3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €

Österreich	3,80 €
Schweiz	6,50 sFr
Benelux	3,80 €
Frankreich	3,80 €
Italien	4,30 €
Dänemark	36,- dkr

4 191341 103300 03

B13411

WERKSTATT:

- Feine LATTENZÄUNE
- Variable SPIELIDEEN
- Moderne BEHELFSBAHNSTEIGE

Behälterverkehr bei der DR
Entwicklung der Produktivkräfte

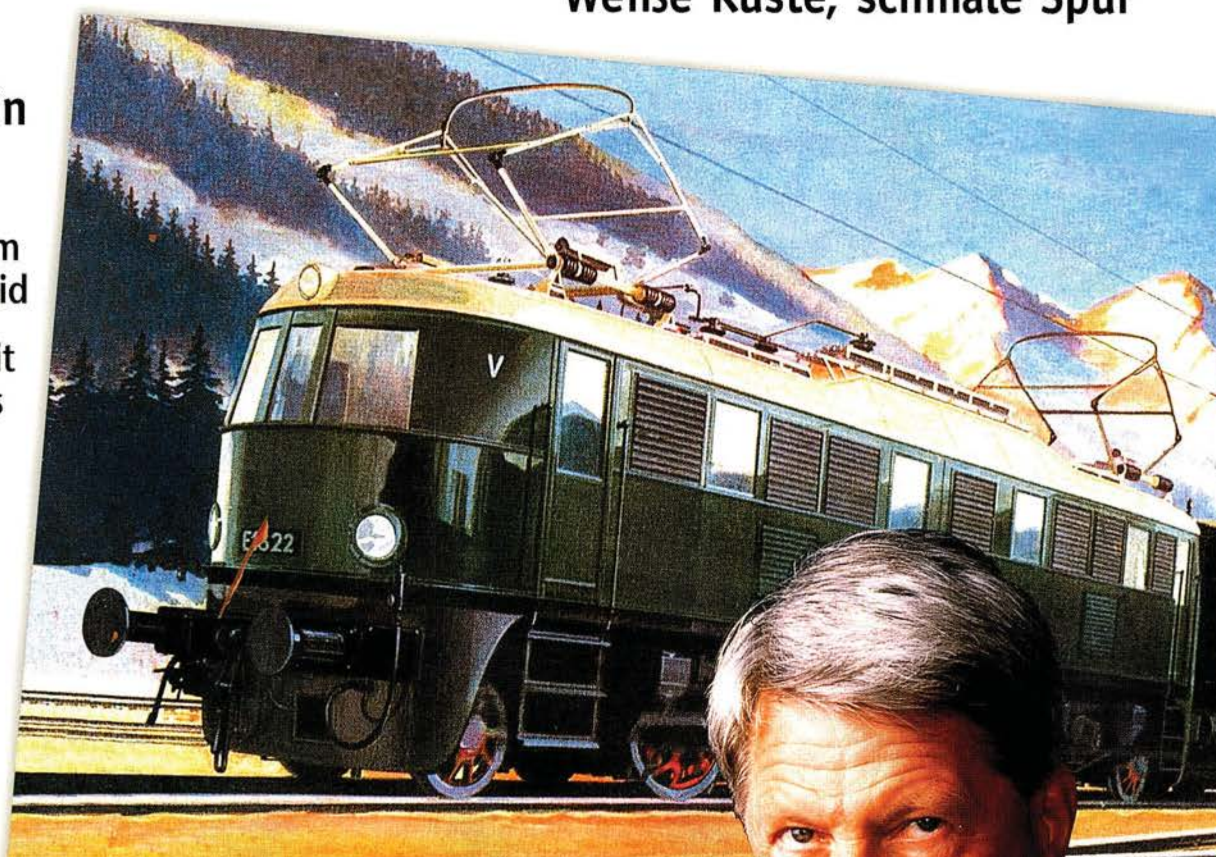
Ferienziel Mittelmeer
Weiße Küste, schmale Spur

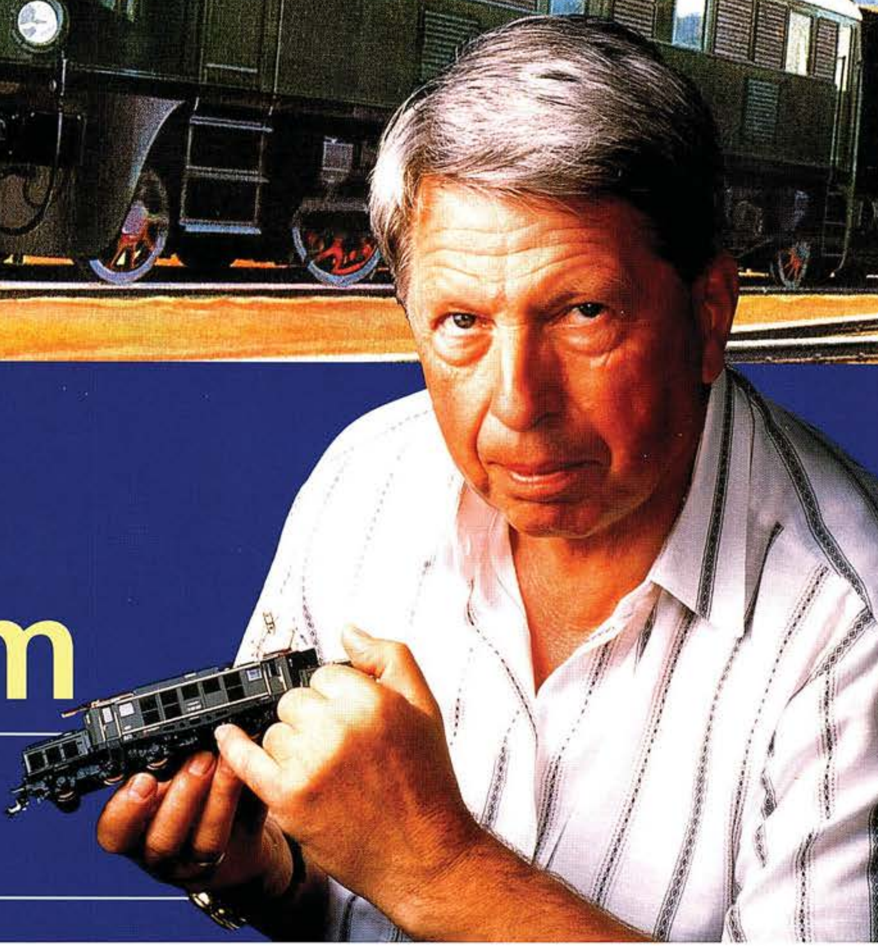
Nachwuchsreporter
Hamburg – Berlin in Bestzeit

TESTS

- Roco-Re 4/4II im Swiss-Express-Kleid
- Trix-Startset mit Zweileiter-C-Gleis

BRANDAKTUELL:
16 Extra-Seiten Nürnberger Messe





Vorbild und Modell
Ein Leben unter Strom

Der E-Lok-Fachmann WERNER STREIL

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

Köln-Bonner N-Bahn 108

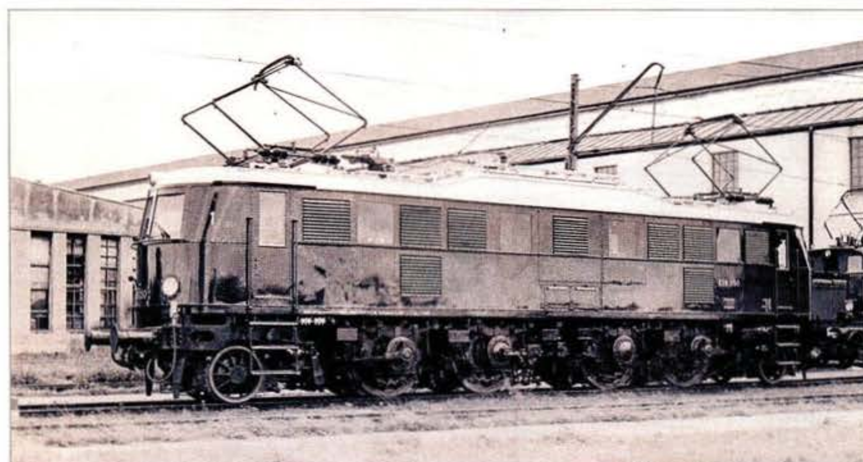
Meisterhafte Landschaft und digitale Fahrtechnik: Die Ausstellungsanlage des Modulbau-Teams Köln-Bonn in 1:160.





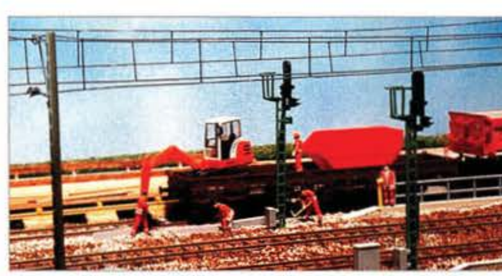
100 Attraktive Schweizerin

Roco offeriert die Re 4/4 II im schicken Swiss-Express-Outfit im Maßstab 1:87. Das Vorbild fährt durch den Beitrag auf Seite 24/25.



14 Lebende Institution

Werner Streils Wissen über die E-Traktion wird geschätzt, und er baut auch sehenswerte Modelle: Siehe Szene-Beitrag ab Seite 104.

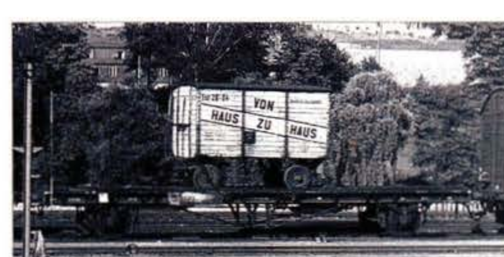


84 Einstiegshilfen in H0

Bei Bauarbeiten sind provisorische Lösungen für den Zugang zu den Zügen nötig: Man stellt Behelfsbahnsteige auf.



Titel: E-Lok-Experte Werner Streil mit E94 in H0; E18. Foto: Slg. Streil, E18: Slg. Schulz



28 Von Haus zu Haus

Wegen Mangel an geeignetem Material griff die Deutsche Reichsbahn fallweise auf Wagen aus den 20er-Jahren zurück.

BAHNWELT AKTUELL

CARGO

Güterverkehr sortiert sich

● Zwei bedeutende private Güterverkehrs-EVU wechselten die Eigentümer. Die neuen Eigner sind alte Bekannte: Die DB AG-Tochter Stinnes beziehungsweise Railion kaufte die seit einigen Jahren auch außerhalb des Ruhrgebiets tätige Bahn und Hafen GmbH, Tochter der Essener Ruhrkohle AG (RAG), sofern das Kartellamt dem Kauf seinen endgültigen Segen erteilt. Die RAG-Bahn beschäftigt 950 Mitarbeiter und verfügt über 110 Lokomotiven und 2300 Wagen. Jährlich bewegt die RAG 48 Millionen Tonnen Massengüter. Auch die polnische PKP war an einer Übernahme der Bahn interessiert. Der RAG-Konzern will durch den Verkauf seine Konzentration auf die Kernkompetenzen Energie und Chemie verstärken. Ähnliche Überlegungen muss auch die Thyssen-Krupp-Stahl AG angestellt haben, denn der Stahlkonzern verkaufte rückwirkend zum 1. Juli 2004 seine Anteile an der Dortmunder Eisenbahn (DE) an die Connex Cargo Logistics GmbH. Connex erweitert dadurch seine Güterverkehrssparte vor allem in der wichtigen Region Ruhrgebiet. Bisher arbeiteten 200 Mitarbeiter bei der Connex-Güterverkehrsabteilung, die mit 50 Lokomotiven 5,8 Millionen Tonnen Güter beförderten. Bei der DE arbeiten derzeit 230 Angestellte, sie besitzt 34 Lokomotiven und transportierte im Jahr 2004 16 Millionen Tonnen. Connex unterstreicht sein neues Engagement auch mit der Verlegung von Teilen der Connex-Hauptverwaltung nach Dortmund. Die Dortmunder Hafen AG behält ihre Beteiligung an der DE. Allerdings wird die Aufteilung neu geordnet. Die Dortmunder Eisenbahn wird wegen der vorgeschriebenen Trennung von Fahrweg und Betrieb aufgespaltet: Unter dem Dach der Dortmunder Eisenbahngesellschaft GmbH wird künftig der Betrieb firmieren, an dem Connex mit 65 Prozent beteiligt ist, während die Dortmunder Hafen AG mit 81 Prozent die Mehrheit an der neuen DE Infrastruktur GmbH hält. Die DE verfügt über 50 Kilometer öffentliche und 100 Kilometer nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur.



Foto: Henschel

RAG-004 mit der RAG-904 (G 2000 MaK) bei Werdohl: Ob die Lokomotiven demnächst in DB AG-Rot fahren werden?



Lok 23 der Dortmunder Eisenbahn bei Bochum Präsident. Bei der Lok handelt es sich um die Privatbahnvariante der V90.

Foto: Henschel

BAHN 2000

Positive Zwischenbilanz

● Nach etwas mehr als einem Monat Betrieb mit dem neuen Fahrplan Bahn 2000 zeigte sich Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, anlässlich einer Pressekonferenz am 20. Januar 2005 in Bern sehr zufrieden über die ersten Ergebnisse. Die Fahrplanplaner hätten hervorragende Arbeit geleistet und der neue Fahrplan erweise sich als deutlich stabiler als der alte! Die SBB verfügten heute über sehr gute IT-gestützte Instrumente, die sehr wirklichkeitsnahe Simulationen, Echtzeit-Überwachung und Störungsmanagement ermöglichten. Größere Probleme sind im Bereich der S-Bahn der Stadt Zug zu verzeichnen, wo nebst neuen Haltestellen mit dem Flirt auch neue Fahrzeuge und Informationssysteme in Betrieb genommen wurden. Auf der S-Bahn Bern, betrieben von der BLS Lötschbergbahn, gab es zwischen Bern und Münsigen anfangs prekäre Platzverhältnisse während des Stoßbetriebs. Diese konnten mit Zusatzzügen rasch entschärft werden. Erste Analysen ergaben eine erfreuliche Steigerung der Kundenfrequenzen von etwa zehn Prozent in den fünf größten Knoten Zürich, Bern, Lausanne, Basel und Luzern. Dem steht die Angebotserhöhung von zwölf Prozent gegenüber. Benedikt Weibel deklarierte das Jahr 2005 als Schlüsseljahr für den Güterverkehr, denn SBB Cargo habe mit dem Fahrplanwechsel im großen Stil auch den grenzüberschreitenden Güterverkehr aufgenommen. Die Anzahl wöchentlicher SBB-Züge in Deutschland wurde mit 320 vervierfacht.

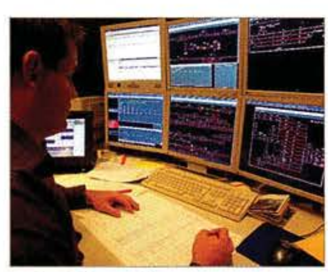


Foto: Armin Schmutz

Die Zielvorgabe von 95 Prozent Ankunftspünktlichkeit wurde seit dem 12. Dezember 2004 mit wenigen Ausnahmen übertroffen.

DB AUTO-ZUG

Blauer Tiger auf Sylt



Blue Tiger in Westerland: Die DB Autozug GmbH plant die Anschaffung von insgesamt sieben neuen Loks bis zum Jahr 2007, das entspricht einem Investitionsvolumen von etwa 20 Millionen Euro.

Foto: Brüggemann

● DB Autozug testete vom 6. bis zum 9. Januar 2005 einen Blue Tiger von Bombardier vor dem Autozug zwischen Niebüll und Westerland. Zum Einsatz kam die 330090 (ex 250008) der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE). Bereits vor längerer Zeit wurde eine Ludmilla der Baureihe 241 getestet, die jedoch für DB Autozug nicht zufriedenstellend war. Derzeit fährt DB Autozug mit der Baureihe 215.9 in Doppeltraktion zwischen Westerland und Niebüll. Die 215.9 soll in spätestens vier Jahren ausgemustert werden. DB Autozug war mit dem Blue Tiger jedoch nicht 100-prozentig zufrieden, obwohl die Lok weniger Diesel verbrauchte als die Loks der Baureihe 215.9. Von der Lärmemission war er allerdings nicht wesentlich leiser, was für die sensible Sylter Bevölkerung ein wichtiges Kriterium darstellt. Im Mai wird DB Autozug noch eine Vossloh-G-2000.4 auf der Marschbahn testen. Egbert Meyer-Lovis, der Sprecher der Deutschen Bahn AG für Hamburg und Schleswig-Holstein erklärte nach den Testfahrten: „Noch werden von der Bahn die Ergebnisse über den Blue Tiger ausgewertet. Nach dem Test der G 2000.4 werden wir die Erkenntnisse in eine Ausschreibung für die Neubeschaffung einfließen lassen".



Foto: Boeisen

Die letzten Loks der Baureihe 212 *wurden am 31. Dezember 2004 von Railion abgestellt. In Würzburg wurden die 212 von der BR 204 (V100-Ost) abgelöst. Am 29. Dezember 2004 stellten sich 204605, 204641, 212036, 212274 und 204671 vor dem Lokschuppen Würzburg zur Parade auf.*

Die Faszination ist ungebrochen



Dr. Karlheinz Haucke

Solange nicht nur Erwachsene, zumal jene männlichen Geschlechts, sondern die Kinder mit glänzenden Augen den Fahrbetrieb in den Miniaturwelten verfolgen, ist mir um das Hobby Modelleisenbahn nicht bange. Auf Messen wie vor Ausstellungsanlagen in Fachgeschäften, die erfreulicherweise neuerdings wieder des öfteren die Schaufenster zum Blickfang werden lassen, ist die Begeisterung des Nachwuchses zu beobachten. Kleine und größere Kinder widerlegen eindrucksvoll die allfällige Meinung, die Rentenzahler von Morgen und Übermorgen seien unkonzentriert und wenig beständig in ihren Freizeitinteressen.

Selbst Jugendliche, die sich angeblich ja nur für „Alcopops" begeistern lassen, sind sich nicht zu schade, mehr als nur einen flüchtigen Blick zu riskieren. Und wer von ihnen eine Modellbahnanlage, zumal eine digitale und am besten eine solche mit Computersteuerung, sein Eigen nennt, der gilt im Freundeskreis längst nicht mehr als hoffnungsloser Fall, sondern als gefragte Besuchsadresse bei der gemeinsamen Freizeitplanung.

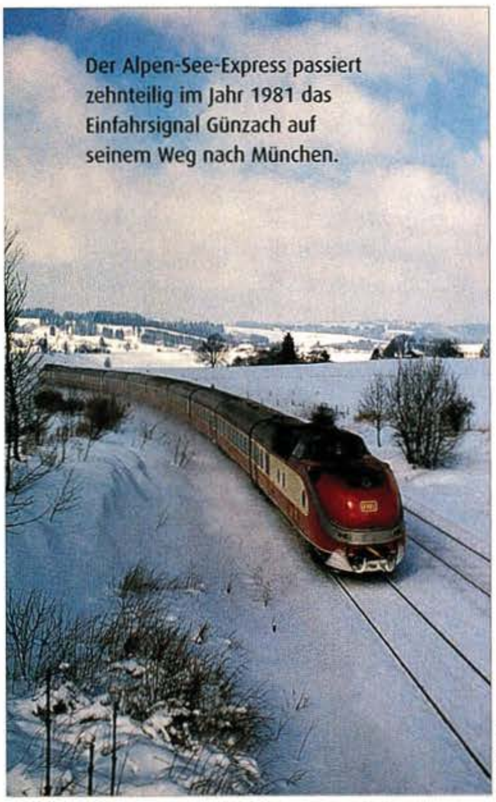
Das sind doch Pfunde, mit denen es sich wuchern lässt! Der Wettbewerb in der Modellbahnindustrie mag härter werden, die Faszination unseres Hobbys ist ungebrochen und das quer durch die Generationen. Insofern ist es nur folgerichtig, dass die Nürnberger Spielwarenmesse für die Modellbahnbranche 2006 eine Publikumsöffnung plant. Besser als die vorgesehene Endverbrauchermesse am Wochenende nach der Fachschau wäre, schon wegen des dann für die Aussteller vertretbareren Aufwands, freilich der direkte Anschluss.

BAHNWELT AKTUELL

DB-MUSEUM

TEE-Projekt liegt auf Eis

● Die Nachricht, wohldosiert und -formuliert kurz vor den Feiertagen verkündet, kam nicht unerwartet: Das DB-Museum stoppt die Aufarbeitung des VT 11.5, der als originalgetreuer „Trans Europ Express" im Stil der 50er-Jahre Premium-Nostalgiefahrten anbieten sollte. Grund: Die Restaurierungskosten hätten „einen erheblichen und nicht mehr vertretbaren Mehraufwand ergeben". Statt geplanter drei Millionen Euro für den elfteiligen Zug belaufen sich die Kosten für die fertig gestellten Elemente, einen Triebkopf und sieben Mittelwagen, auf nunmehr fünf Millionen Euro. Ob die Aufarbeitung der restlichen Teile und die Fertigstellung des Zuges wieder aufgenommen werden, ist laut DB-Museum völlig offen.



Der Alpen-See-Express passiert zehnteilig im Jahr 1981 das Einfahrsignal Günzach auf seinem Weg nach München.

Foto: Schiestl



In ganzer Länge zeigte sich die OHE-330091 während ihrer Ruhepause im ehemaligen Bw Hanau am 13. Januar 2005. Der zweite Blue Tiger der OHE hat noch seine Ursprungsfarbgebung und zum Teil auch die Anschriften des letzten Mieters LTH Ölbau. Dort lief die Lok als 250009. Ursprünglich war das von Bombardier mit Fabrik-Nr. 33838, im Jahr 2004 gebaute Triebfahrzeug vom Typ DE-AC33C für die in Insolvenz gegangene Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft bestimmt.

Foto: Gerlach

DB AG

Neigetechnikdrama ohne Ende

● Schon wieder mussten die meisten Triebzüge der Baureihen 611 und 612 die Werkstätten aufsuchen und wurden bis zum Abschluss der jeweiligen Untersuchungen stillgelegt. Zufällig wurde an einer Radsatzwelle des 611039 bei einer vereinfachten Ultraschallprüfung ein Anriss festgestellt. Zufällig deshalb, weil bei diesem, alle 30000 Kilometer vorgeschriebenen Test, die Prüfung des entsprechenden Teils des Wellenschaftes nicht vorgesehen ist. Der beschädigte Teil wurde bisher nur alle 240000 Kilometer einem Ultraschall-Test unterzogen. Ab dem 21. Januar 2005 mussten alle Fahrzeuge, die seit ihrer letzten vollständigen Ultraschalluntersuchung mehr als 30000 Kilometer fuhren, erneut in die Werkstatt einrücken. Das Prüfintervall von 30000 Kilometern für eine vollständige Ultraschalluntersuchung wird vorläufig beibehalten. Die Neigetechnik-VT werden unter günstigsten Voraussetzungen frühestens 2007 wieder voll betriebstauglich sein, sagte ein Sprecher von DB Regio Südwest. Das Land Baden-Württemberg erwägt sogar Vertragsstrafen gegen DB Regio, weil verlängerte Fahrzeiten und verkürzte Zugläufe die Qualitätsstandards des SPNV unterliefen.

ZWISCHENHALT

Die Thüringer Eisenbahn GmbH, die seit 2002 das Sonneberger Netz betreibt, ist neue Eigentümerin der „Pfefferminzbahn" Straußfurt – Großheringen. Die DB AG hatte die Streckenstillegung eingeleitet; nunmehr ist der Eisenbahnverkehr gesichert.

Die Knorr-Bremse wird 100 und feierte am 19. Januar am Firmensitz in München. Die in Berlin gegründete Firma ist heute Weltmarktführer für Bremssysteme von Schienen- und Nutzfahrzeugen und beschäftigt 11000 Mitarbeiter in 25 Ländern.

Die Muldentalbahn Glauchau – Großbothen und die Anschlussstrecke Rochlitz – Narsdorf hat die DB an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) verpachtet.

The Ghan, die vor Jahresfrist eröffnete australische Süd-Nord-Bahnverbindung, übertrifft im Güterverkehr alle Erwartungen: Statt erwarteten 380000 Tonnen Fracht wurden 600000 Tonnen transportiert.

Spaniens Regierung verabschiedet sich offenbar von der Bevorzugung des Hochgeschwinigkeitsverkehrs. Ziel sei vielmehr, ein 10000 Kilometer langes Netz von hoher Güte. Insbesondere soll die niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge von 17 km/h angehoben werden.

European Bulls heißt eine Assoziation privater Güterbahnen, die am 13. Januar von fünf Eisenbahnunternehmen, darunter der deutschen „rail4chem", in Rotterdam gegründet wurde.

General Motors verkauft seine Lokomotivbau-Sparte. Das Unternehmen, das seit den 30er-Jahren fast 60000 Dieselloks gebaut hat, soll an eine Gruppe privater Investoren gehen.

Rüdiger Vorm Walde muss gehen. Der Deutsche leitete die ÖBB von 2001 bis 2004 als Generaldirektor und sollte für die Dauer seines Vertrages bis 2006 Personenverkehrschef sein. Abgelöst wurde er von der Postbus-Chefin Wilhelmine Goldmann.

Ehemalige Interregio-Wagen sind demnächst bei der türkischen Eisenbahn TCCD im Einsatz. Die Railog GmbH aus Düsseldorf überführte eine Anzahl von 1.-Klasse- und Speisewagen nach Halkali.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Diesel-ICE bei den ÖBB

● Mitte Dezember vergangenen Jahres fand eine Präsentation des VT 605 017 der DB AG in Österreich statt. Da der GB (Geschäftsbereich) Personenverkehr der ÖBB dringend einen Ersatz für die E-Triebwagen der Baureihe 4010 benötigt und eine Adaptierung der neuen Serie 4024 (Talent) für den Fernreiseverkehr aus Komfortgründen ausscheidet, wurde als mögliche Alternative die Beschaffung der Diesel-ICE der Reihe 605 geprüft. Es erhebt sich natürlich die Frage, inwieweit der Einsatz dieser hochmodernen, 200 km/h schnellen und mit Neigetechnik ausgerüsteten Triebzüge auf den vollelektrifizierten Hauptstrecken Österreichs überhaupt sinnvoll ist. Abgesehen vom aus Umweltschutzgründen (Kyoto-Abkommen!) bedenklichen Einsatz unter dem Fahrdraht gibt es in Österreich fast keine Strecke, die signal- und gleistechnisch für die hohe zulässige Geschwindigkeit dieser Triebzüge geeignet ist. Der am 8. Dezember 2004 aus München-Laim als LP (Leerpersonenzug) überstellte VT 605 017 wurde am Folgetag im Bf Wien West präsentiert und am 16. Dezember 2004 bei einer Probefahrt von Wien nach Bruck a. Leitha diversen ÖBB-Entscheidungsträgern vorgeführt. Anschließend erfolgte die Rückfahrt nach München.



Foto: Saßmann

Nach der Ankunft von Bruck a.L. wurde im Stillstand auch die Neigetechnik des VT 605 vorgeführt, im Bild neben einer ÖBB-Verschublok der Reihe 2070 am Bf Wien Süd/Ostseite.

BERLINER S-BAHN

Bahn baut, Bund streicht

● Nicht mehr aufschiebbar waren Abrissarbeiten am S-Bahnhof Warschauer Straße: Die gesamte Bausubstanz ist marode. Nachdem eine Behelfsbrücke errichtet wurde, wird der alte Bahnhof entfernt; das Genehmigungsverfahren für den Neubau war zu dieser Zeit noch nicht abgeschlossen. Am 19. Januar schrieb der Berliner „Tagesspiegel", dass der Bund seine Finanzmittel für die Grundinstandsetzung der S-Bahn-Anlagen von vorgesehenen 672 Milionen Euro auf 552 Millionen Euro (2003 – 2007) reduziert. Die Verwaltung für Stadtentwicklung teilte mit, dass wesentliche Vorhaben trotzdem fortgesetzt oder begonnen werden können. Dazu gehören der S-Bahnhof Charlottenburg in veränderter Lage, die Strecke Treptower Park – Königs Wusterhausen und vor allem der Bahnhof Ostkreuz.

Desiros in Bulgarien möchte die Staatsbahn BDZ und orderte 25 Einheiten einschließlich Instandhaltung. Die Züge sollen bis Ende 2005 ausgeliefert, in Uerdingen vormontiert und in einem Depot der BDZ fertiggestellt werden.

Die „Saftbahn" Bitterfeld – Stumsdorf wird zumindest teilweise als Anschlussbahn reaktiviert. Die „Zörbiger Infrastruktur Gesellschaft mbH" (ZIG), die zu 100 Prozent der Stadt gehört, schloss mit der DB AG einen Pachtvertrag.

Das junge EVU Abellio bestellte bei Alstom drei Tw Coradia Lint 41/H und zeichnete eine Option über 15 weitere Fahrzeuge. Abellio wird die neuen Lint ab Dezember auf der so genannten Nokia-Bahn (RB 46) in NRW einsetzen.

Bis zum Jahr 2020 sollen in den Niederlanden 13,4 Milliarden Euro in das Schienennetz investiert werden.

Der Direktor der belgischen Eisenbahnen, Karel Vinck, hat überraschend seinen Rücktritt eingereicht. Sein Nachfolger wird Marc Descheemaecker.

SACHSEN/BÖHMEN

Aller guten Dinge sind – vier

● Im Raum Zittau – Liberec (Reichenberg) sind nicht weniger als vier Eisenbahngesellschaften im Personenverkehr tätig. Neben den Tschechischen Eisenbahnen (Ceske Drahy, CD) verlängert DB Regio ihre RE Dresden – Zittau an Wochenenden viermal bis Liberec. Die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn (SBE) erhöhte ihr Angebot montags bis freitags von zwei auf drei Zugpaare, die auch verkehren, wenn der Tag ein Feiertag ist. Die Connex-Tochter Lausitzbahn hat zwar ihre Interconnex-Verbindung bis und ab Liberec (mit äußerst früher Abfahrts- und später Ankunftszeit) eingestellt, verlängerte dafür aber kurzfristig zwei Zugpaare Cottbus – Zittau bis nach Nordböhmen. So interessant das für den Eisenbahnfreund ist, die verschiedenen Tarife sind eine Wissenschaft. Vorherige Information zum Beispiel über die Homepage des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (www.zvon.de) ist daher empfehlenswert.



Foto: Altmann

Der Interconnex Liberec – Stralsund fährt nicht mehr, dafür zwei Lausitzbahnen Liberec – Cottbus, LB-VT 612 am 8. Januar in Chrastava.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Kiebler

Winterzeit – Schneepflugzeit. Nicht oft kommen Schneepflüge und -fräsen zum Einsatz. Meist reicht das Räumvermögen der Lokomotiven. Aber in bestimmten Regionen wie den Mittelgebirgen oder im Voralpengebiet kommt es schon häufiger zu den in der Regel spektakulären Fahrten. Bis vor wenigen Jahren waren meist die berühmten Klima-Schneepflüge im Einsatz, die nach ihrem österreichischen Erfinder Rudolf Klima benannt wurden. Aber auch für die modernen Schneepflüge gibt es einen Hersteller, dessen Name wie ein Synonym für die Schneebeseitigung klingt. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Firma aus Raubling in der Nähe von Rosenheim heißt, die auch den abgebildeten Kemptener Schneepflug baute?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „MAN". Gewonnen haben: Mösel, Johannes, 46147 Oberhausen; Gardia, Anna Maria, I-10137 Torino; Krüger-Muhs, Martina, 44653 Herne; Kurz, Helmut, 95509 Marktschorgast; Reichenbach, H., 01127 Dresden; Tutschke, Peter, 04806 Wurzen; Habermehl, Walter, 36041 Fulda; Ackermann, Sven, 35394 Gießen; Fischer, Michael, 25436 Uetersen; Krings, Tobias, 53849 Mechernich; Mursch, Steven, 12353 Berlin; Japp, Arne, 17459 Ückeritz; van Hoorn, D., NL-3353 EC Papendrecht; Reiff, Manfred, 21407 Deutsch Evern; Hübner, Mike, 08280 Aue; Zinkl, Robert, 90482 Nürnberg; Ritterbusch, Jürgen; 50354 Hürth; Klingner, Bernd, 81673 München; Rokohl, Steffen, 06484 Quedlinburg; Kretschmer, Gerda, 01987 Schwarzheide.

NORDDEUTSCHLAND

Erwin legt die Bahn still

● Am Samstag, 8. Januar 2005 legte der Sturm Erwin den gesamten Bahnverkehr in Schleswig-Holstein lahm. Windstärke 12 mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 181 km/h führten zu schweren Schäden im Norden. Die Betriebsleitzentrale der DB AG im niedersächsischen Hannover hatte den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein eingestellt. Kleine Privatbahnen fuhren dennoch, die AKN Eisenbahn AG bis zum Betriebsschluss, wenn auch mit verminderter Geschwindigkeit von 60 km/h, wie AKN Sprecher Jörg Minga bestätigte. Auf vielen Streckenabschnitten stürzten Bäume auf Gleise und Fahrleitungen. Gegenstände flogen durch die Luft, die Oberleitungen in Nortorf, Jübeck und Prisdorf wurden beschädigt. In Hattstedt, Jübeck, Bargteheide und Lübeck Travemünde-Hafen lagen Bäume im Gleis. In Leer im Emsland flogen ganze Gewächshausteile auf Bahngleise. Die letzten Sturmschäden konnte die Bahn erst am Folgetag beheben. Von Kiel nach Flensburg musste eine Lok mit einer Sägemannschaft fahren, um die Strecke wieder frei zu bekommen. Erst ab 13 Uhr fuhren wieder Züge zwischen Flensburg und Kiel. Während in ganz Schleswig-Holstein Busnotverkehr fuhr, lief der Bahnverkehr über den Hindenburgdamm zwischen Niebüll und Westerland fast planmäßig. Die Bahnreisenden mussten jedoch in Niebüll bis zu sechs Stunden auf den ersten Ersatzbus warten. Von dem örtlichen Bahnhofspersonal wurden sie nur unzureichend informiert und in der zugigen Bahnhofshalle stehen gelassen, während im Bahnhof geheizte Züge standen. Gerhard Neumann von der NEG Niebüll erklärte, dass die NEG alle Reisenden, die nicht mehr mit den Nordseefähren der Wyker Dampfschiffreederei in Richtung Föhr und Amrum fahren konnten, auf örtliche Hotels und Pensionen verteilt hatte.

Die NEG Niebüll fuhr mit ihren Zügen noch auf die überschwemmte Mole von Dagebüll, um die letzten Reisenden des ebenfalls eingestellten Fährverkehrs zu den nordfriesischen Inseln abzuholen.



Foto: Brüggemann

***Jetzt mit Railion-Beschriftung:** Am 24. Dezember 2004 zeigte sich 294743 so in Kassel Rbf.*



Foto: Heiderich



Foto: Brüggemann

***Seit dem Fahrplanwechsel** setzt die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Bremen Hbf – Hude – Nordenham Tw der Baureihe 425 ein. Jahrzehnte fuhr zwischen Bremen und Nordenham die BR 141 mit Silberlingen. Zum Kauf der Fahrzeuge hatte sich die Bahn in einem Verkehrsvertrag mit dem Land Niedersachsen verpflichtet. Die Wesermarschstrecke zweigt in Hude von der zweigleisigen Hauptstrecke von Bremen nach Leer ab. Zwischen Hude und Nordenham ist die Strecke eingleisig.*

SCHWEIZ

Erfolgreicher Flirt

● Eine Bietergemeinschaft, bestehend aus Hamburger Hochbahn AG und Hessischen Landesbahnen GmbH, bestellen bei Stadler Pankow GmbH 20 Niederflurtriebzüge des Typs Flirt für insgesamt 90 Millionen Euro. Davon werden ab Fahrplanwechsel 2006/2007 14 dreiteilige und sechs vierteilige Fahrzeuge in Hessen, Niedersachsen und Thüringen eingesetzt. In der Schweiz ist es die Südostbahn, die für 90 Millionen Franken elf vierteilige Flirt aus dem Hause Stadler Rail Group beschafft. Diese werden zu Beginn des Jahres 2007 auf dem Netz der SOB erwartet. Auf die internationale Ausschreibung erhielt die SOB vier Angebote mit zehn Fahrzeugvarianten. Der Flirt schnitt technisch und betrieblich am besten ab. Bisher waren in den Auftragsbüchern der Stadler Rail Group 102 Flirtbestellungen notiert: 73 für die SBB, 20 für deutsche Privatbahnen und 9 für Eurothurbo.

DER SCHWELLENLEGER

Filmreif

In der Modellbahnszene herrscht gerade helle Aufregung und berechtigte Empörung wegen des Einbruchs im Märklin-Museum. Es gibt aber auch Raubzüge, die einen wirklich erstaunen lassen und einem sogar ein klein wenig Respekt abfordern. Hollywoodproduktionen beschäftgen sich bis heute immer wieder mit den Geschichten über Meisterdiebe, und die mehrteilige deutsche Verfilmung über den Raubzug der berühmten britischen Posträuber um Ronald Biggs („Die Gentlemen bitten zur Kasse" mit Horst „Derrick" Tappert) war ein echter Straßenfeger. Anfang Januar wurde in einigen Tageszeitungen im Raum Berlin und Brandenburg von einem Diebstahl berichtet, der an Dreistigkeit kaum mehr zu überbieten sein dürfte. Eine „Bande illegaler Schrotthändler", so etwas scheint es zu geben, stahl in Brandenburg mindestens 80 vierachsige Kesselwagen – nein, nicht um diese schnellstmöglich in Osteuropa zu versilbern – ihrem Berufsethos entsprechend verschrotteten sie die Wagen! Und das fast an Ort und Stelle. China sei dank, sogar der Schrottdiebstahl lohnt sich inzwischen. Heutzutage müssen es gar keine Diamanten oder Gemälde mehr sein. In einer Waldlichtung, so heißt es, haben sie ihre Schweißbrenner gezündet und das gewonnene Altmetall, zwecks kurzer Transportwege, sogleich der örtlichen Thyssen-Niederlassung verkauft. Und keiner hat's gemerkt! Ich bitte Sie nur, lassen Sie ihrer Phantasie freien Lauf und malen Sie sich einfach aus, wie das alles vor sich ging, wie ein paar illlegale Schrotthändler sich von einem Abstellgleis Wagen für Wagen abholten... Am Ende flog die Bande glücklicherweise auf, man mag sich ja nicht vorstellen, wo die Gier nach Schrott sonst noch hingeführt hätte. Ach ja, die Tonne Schrott soll übrigens 200 Euro gebracht haben und pikanterweise soll einer der Köpfe der Bande ein Informant der Polizei sein.

BAHNWELT AKTUELL

BAYERN

PFA Weiden gerettet?



Die so genannten Puma-Wagen waren eine der vielen PFA-Arbeiten.

● Die Firma Partner für Fahrzeugausstattung, besser bekannt als PFA Weiden, könnte vielleicht doch noch gerettet werden. Nachdem das endgültige Aus kurz vor Weihnachten 2004 verkündet worden war, und die letzten 21 von ehemals 1100 Mitarbeitern auf der Straße gestanden hatten, kam Anfang Januar die gute Nachricht. Die derzeit sehr erfolgreiche Stadler Rail Group (Regio Shuttle, GTW, Flirt) stieg in Weiden ein. Das Engagement Stadlers in Weiden soll in zwei Etappen erfolgen. Zunächst mieten die Schweizer bis 2006 das Werk, investieren zwei Millionen Euro und wollen 50 Mitarbeiter anstellen, die in der Oberpfalz einen Servicestützpunkt aufbauen und Revisions- und Umbauaufträge durchführen. In einer zweiten Stufe soll bei entsprechendem Erfolg und Auftragseingang das Werk vollständig übernommen werden und mit geplanten 250 Angestellten sollen auch Neufahrzeuge gebaut werden. Die PFA war 1985 das erste privatisierte DB-Werk. In den letzten vier Jahren musste man in Weiden eine beispiellose Insolvenz-Agonie miterleben.

TOP UND FLOP

TOP: Hilfsbereit

Die RB 11520 von Kiel nach Flensburg fuhr am 8. Januar im Sturm bei Witenbek in einen umgestürzten Baum. Der Baum geriet in das Drehgestell und der Zug konnte nicht weiterfahren. Ein an der Strecke wohnendes Ehepaar hatte daraufhin sofort die Reisenden mit belegten Brötchen und heißem Kaffee versorgt. Als dann in dem Triebwagen der Baureihe 648 auch noch die Toilette ausfiel, durften die Reisenden die Toilette des Ehepaares im Haus benutzen. Gegenüber der Bahn erklärte das Ehepaar, das sei doch selbstverständlich gewesen. Die Bahn bedankte sich bei dem Ehepaar noch ganz herzlich mit einem Blumenstrauß, einem Reisegutschein sowie einer kleinen besonderen Überraschung, einem Tee der Marke „Sturmtief".

FLOP: Falsche Umleitung

Wenn gemeldet wird, dass die DB AG EU-Mittel und Gelder des Bundes nicht ausgeben kann, weil die Planungen im Gestrüpp des DB-Konzerns hinterherhinken und hängen bleiben, wird das umgehend von einer DB-Pressestelle dementiert. Das Bundesverkehrsministerium indes sieht nicht ausgegebene Gelder der DB AG als weniger problematisch an: Um sie nicht verfallen zu lassen, sollen in diesem Jahr 300 Millionen Euro des insgesamt auf 3,5 Milliarden veranschlagten Budgets für die Schieneninfrastruktur dem Straßenbau zugeleitet werden.

SCHWEIZ

SBB-Dornröschen von 1847!

● Die drei Buchstaben SBB stehen seit 1902 für die Schweizer Bundesbahnen. Sie gelten inoffiziell aber auch für Spanisch-Brötli-Bahn, der ersten vollständig in der Schweiz verkehrenden Eisenbahn. Das war 1847, zwischen Zürich und Baden; 100 Jahre später dampfte sie wieder. Weil jedoch keine Fahrzeuge der Spanisch-Brötli-Bahn überlebt hatten – so glaubte man zumindest – ließen die SBB zum Jubiläum ein Dampfross, die „Limmat", sowie mehrere Wagen nachbauen. Zudem kommen ein Personen- und ein Gepäckwagen von 1856 und 1857 zum Einsatz, die als die ältesten weitgehend im Originalzustand verbliebenen Schweizer Eisenbahnwagen gelten. Nun erwächst den beiden Oldtimern Konkurrenz! Eisenbahnfreunde entdeckten auf einem Industriegleis einen Flachwagen, dessen Speichenräder, Achslager und Achslagerführungen zunächst Rätsel aufgaben. Die Männer konsultierten historische Schriftstücke. Zudem halfen Mitglieder der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG) mit. Es stellte sich heraus, dass das gefundene Dornröschen unter Verwendung von Teilen der Spanisch-Brötli-Bahn entstanden ist. Die erwähnten Fahrzeug-Komponenten stammen von einem zweiachsigen Personenwagen, erbaut hat ihn 1847 die Firma Schmieder & Mayer in Karlsruhe. Wie alle Wagen der Spanisch-Brötli-Bahn wies er anfänglich radial einstellbare Einachs-Drehgestelle mit Lenkstangen-Steuerung nach System Wetzlich, Wien, auf. Die relativ komplizierte Einrichtung bewährte sich nicht und wurde im Laufe der Zeit ausgebaut. In dieser Form stand der Wagen bis um 1872 im Einsatz. Anschließend diente er als Flachwagen. Später wechselte das Fahrzeug zu einer privaten Firma. Glücklicherweise unterblieb der für 2004 vorgesehene Abbruch. Die eingangs erwähnten Eisenbahnfreunde übernahmen das Fahrzeug.



Foto: Zellweger

Zu bewundern wird das ziemlich unscheinbare, historisch aber wertvolle Unikat beim Stadtzürcher Ausflugsrestaurant Katzensee sein. Infos unter: www.dampfbahn-katzensee.ch.

Gute Bilanz, gute Aussicht



Foto: Armin Schmutz

Crossrail verfügt über insgesamt 60 Spezialwagen und 330 eigene Wechselbehälter.

● Am 5. Januar 2004 nahm die Regionalverkehr Mittelland AG (RM) unter dem Markennamen Crossrail im Cargodrome von Wiler den Betrieb auf (MEB berichtete). Im Startjahr wurden 955 Züge auf der Strecke Domodossola – Wiler – Duisburg geführt. Die 10609 transportierten Sendungen lasteten die Züge zu 58 Prozent aus. Das entspreche zwar nicht den erhofften, sehr ambitionierten 75 Prozent Auslastung, erklärte Othmar Halfmann, Leiter Logistik und Güterverkehr der RM, anlässlich einer Pressekonferenz am 21. Januar 2005 in Wiler. Trotzdem sei er stolz auf die Ergebnisse der letzten zwölf Monate. Etwas über 300 Millionen Bruttotonnenkilometer wurden gefahren. Crossrail bietet gegenwärtig für rund 150 Kunden Tür-zu-Tür Service. In den drei Terminals Duisburg, Wiler und Domodossola erfolgt der Transfer Schiene – Straße mit eigenem Personal. Im Cargodrome Wiler treffen die Züge aus Deutschland und Italien am frühen Morgen ein und verlassen den Ort spät abends wieder. Dieser Verkehr schlüsselt sich auf in 60 Prozent Transit auf der Nord-Südachse und 40 Prozent Import-Export Schweiz. Die Traktion nach Italien erfolgt mit Re 4/4 II der RM, die Züge aus Deutschland werden von RAG-Lokomotiven der Baureihe 185 gezogen. Die Bahnsparte der Ruhrkohle AG (RAG) wurde kürzlich von der DB AG übernommen. Das wird aber wenigstens im Jahr 2005 keinen Einfluss auf diese Zusammenarbeit haben. Othmar Halfmann sieht der Zukunft optimistisch entgegen und ist überzeugt, dass aufgrund der seit Beginn des Jahres massiv gestiegenen Anfragen, wohl auch ein Effekt des deutschen Mautbeginns, 2005 das wirtschaftliche Ziel erreicht werden wird. So wurde im Januar 2005 die Bedienung von Dörpen, rund 200 Kilometer nördlich von Duisburg dreimal wöchentlich mit einem Flügelzug aufgenommen, nachdem schon seit letzten Herbst auch das Chemieterminal von Marl bedient wird. Ebenfalls in Planung ist ein zusätzlicher Direktzug Duisburg – Domodossola.





BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE



Fünf Gleise, ein Stellwerk und eine stolze Schnellzuglok: Borsigs 03 294 macht Halt in Rotthausen.

1939

Foto: Sammlung Henschel

Glas statt Kohle

Mitte des 19. Jahrhunderts begann auch in Rotthausen vor den Toren Gelsenkirchens die Kohleförderung. Der erforderliche Materialtransport ließ schnell den Wunsch nach einem Eisenbahnanschluss wachsen. Für die Anbindung an die Cöln-Mindener Eisenbahn in Gelsenkirchen fehlte jedoch anfangs das Geld. Erst nachdem die federführende Belgisch-Rheinische Gesellschaft der Kohlenbergwerke an der Ruhr einen Partner gewonnen hatte, konnte der Anschluss 1859 gebaut werden. Die Rotthausener Kohle aus der Zeche Dahlbusch war von besonders guter Qualität und wurde gerne auch zum Feuern von Lokomotiven verwendet. Rotthausens Bevölkerung wuchs explosionsartig von 250 Mitte des 19. Jahrhunderts auf 30000 bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs und so kam es auch zum Bau eines stattlichen Personenbahnhofs 1914. 1924 wurde Rotthausen Gelsenkirchen eingemeindet. Ein Jahr später begann man hier, auch industriell Glas herzustellen, und nutzte dafür das anfallende Kokereigas. Die ehemalige Deutsche-Libbey-Owens-Gesellschaft fusionierte 1970 zur bekannten Flachglas AG und ist heute Teil der Pilkington-Gruppe. Der Niedergang der Steinkohle machte vor Rotthausen nicht Halt und so verlor auch der Bahnhof seine Bedeutung. Das Stationsgebäude wurde 1970 abgerissen und heutzutage ist dort nur noch ein unbesetzter Haltepunkt.



In Rotthausen steht heute Deutschlands größte Solarzellenfabrik (li.). Die Produkte werden jedoch nicht mehr mit der Bahn abtransportiert.

2004

Foto: Henschel

CONNEX

Bahncard im Interconnex

● Connex ist immer wieder für eine spektakuläre Neuerung im Personenverkehr gut: Ab sofort möchte man in den Interconnex-Zügen die Bahncard der DBAG anerkennen. 30 Prozent Ermäßigung sollen alle Bahncardbesitzer künftig im Interconnex erhalten. Dadurch kostet beispielsweise die Fahrt mit dem Interconnex zwischen Dresden und Berlin nur noch 14 Euro und das entspricht ungefähr 50 Prozent des regulären DBAG-Tarifs. Die neue Regelung betrifft alle Interconnex-Verbindungen: Gera – Berlin – Rostock, Dresden – Berlin und Berlin – Stralsund, und gilt für die Bahncards 25, 50 und 100 in einheitlicher Weise. Bei der DBAG war man über die Connex-Maßnahme „not amused".



Foto: Heilmann

__Locon 301__ heißt die im Dezember 2004 von der Logistic & Consultic AG (Locon) übernommene Maschine. Es handelt sich dabei um die Ex-DR-118/228 256, die zuletzt bei „Uwe Adam Transporte" eingesetzt war und nun vor Arbeitszügen und im Baubetrieb zu finden ist, wie hier Ende Dezember auf der Strecke Cottbus – Forst.



Foto: Heinrich

Die IC auf der Sachsenmagistrale *werden seit 12. Dezember 2004 in Reichenbach umgespannt. Die von Nürnberg mit 232/234 ankommenden Züge erhalten bis Dresden eine 145 mit Nahverkehrspaket. Am 15. Dezember erreichte IC 2151 mit 145036 den Bahnhof Zwickau.*



Foto: Sangmeister

Anfang 2005 war die 202001 *für das Stahlwerk Thüringen im Einsatz. In den nächsten Tagen soll WL 24 vom Stahlwerk nach erfolgter HU wieder in die Heimat überführt werden. Bis sie zurück war, waren die Übergaben von Könitz nach Wöhlsdorf mit Leihlok 202001, die gerade in Bad Blankenburg steht, gefahren worden.*

DB/POLEN

624 nach Szczecin

● Nachdem die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) seit dem Fahrplanwechsel ostbrandenburgische Strecken im Personenverkehr betreibt (siehe MEB 2/2005), hat DB Regio die nicht mehr benötigten 624 der polnischen Wojewodschaft Zachodniopomorski (Westpommern) für 200000 Euro überlassen. Das betrifft sechs im Betriebshof (Bh) Cottbus beheimatete Züge und eine Garnitur des Bh Osnabrück. Am 21. Dezember besuchten polnische Fachleute den Bh Cottbus und begutachteten die Trieb- und Mittelwagen. In zwei Lokzügen wurden jeweils drei 624-Einheiten von Cottbus über Berlin nach Szczecin (Stettin) überführt, 624673/678 blieb noch in Cottbus. Die Triebzüge sollen zwischen Szczecin und Kolobrzeg (Kolberg) eingesetzt werden.



Foto: Heilmann

Am Neujahrstag 2005 wird 624679/626 für den Transport nach Polen bereitgestellt. Noch trägt der Zug im Bh Cottbus das DB-Eigentumsmal.



Die hauptuntersuchte E 18 050 wartet auf ihre nächsten Einsätze. Sie wird mehr als vier Jahrzehnte ihre außerordentlichen Fähigkeiten unter Beweis stellen.

EINE LEBENDE BAYERISCHE E-LOK-ENZYKLOPÄDIE

DER EXPERTE

Sein Wissen über elektrische Loks und Triebwagen ist umfassend. Mit den Geschichten aus seinen rund fünf Jahrzehnten bei der Eisenbahn könnte man Bücher füllen. Werner Streil – ein Leben mit der E-Lok. →

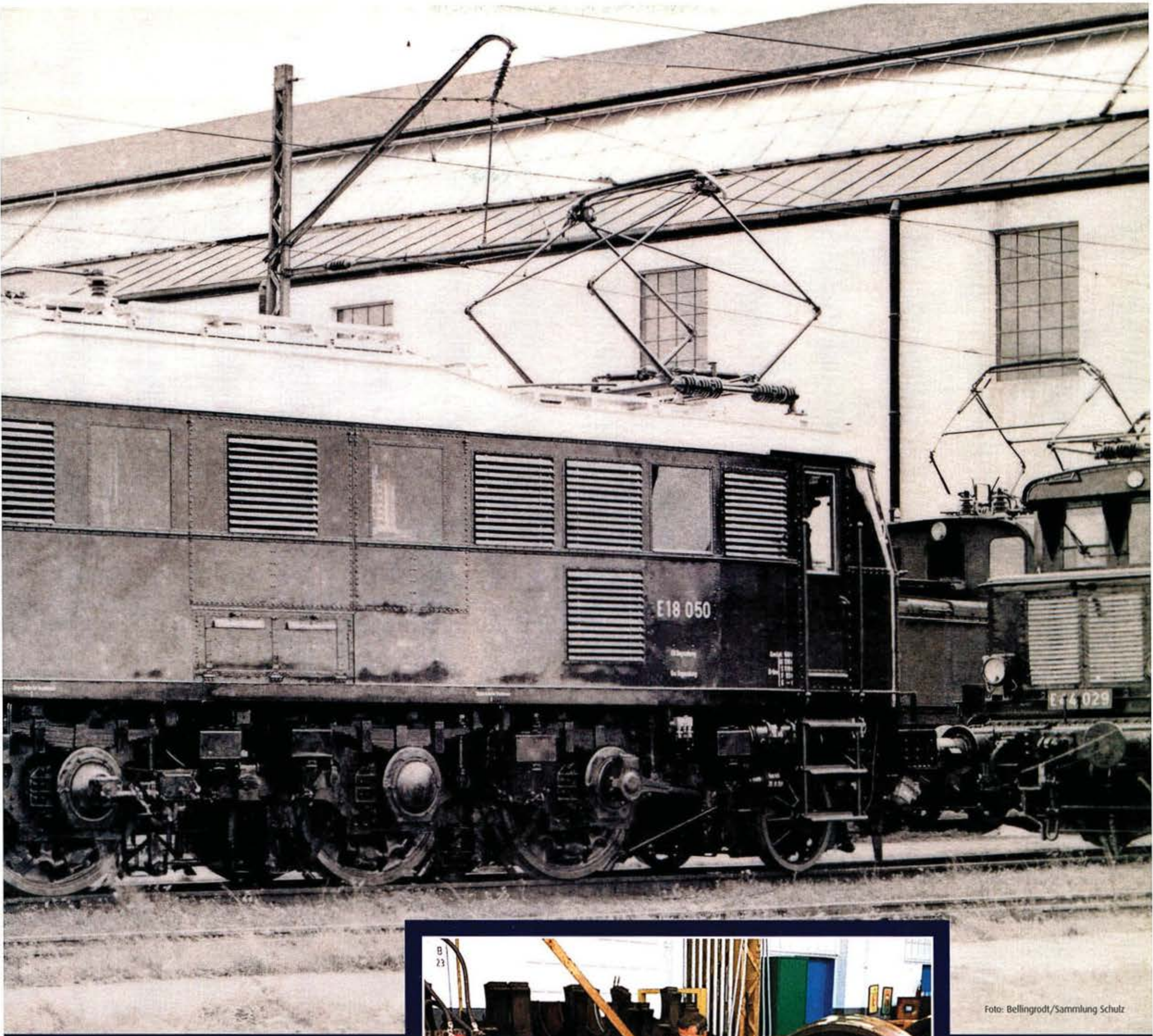
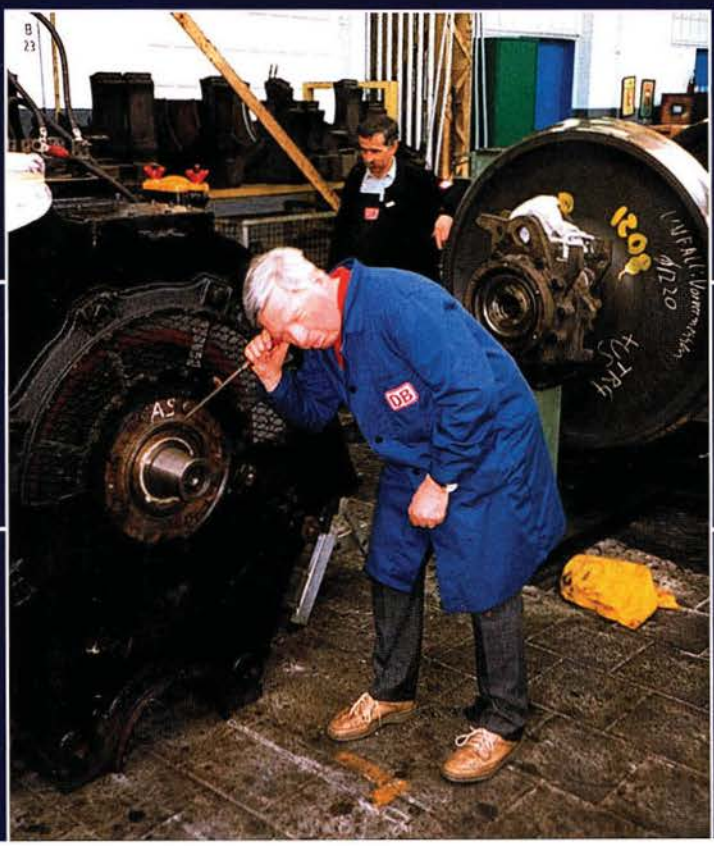


Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz



Werner Streil hatte immer wieder mit der E 18 zu tun. Einer seiner letzten E18-Einsätze fand 1996 nach einem Schaden an der Läuferwicklung des Fahrmotors 1 der E 1808 statt. Nach dessen Reparatur prüft Streil anhand der Laufgeräusche, ob auf dem Innenring des Rollenlagers keine Aufschubmarken entstanden sind.

Foto: Sammlung Streil



Foto: Sammlung Streil

Wenn Werner Streil die Redaktion des MODELLEISENBAHNER besucht, dann beginnt mit seiner Ankunft in Bad Waldsee eine Zeitreise in die Welt der deutschen Elektrolokomotiven. Der freundliche Münchner ist die lebende Chronik der so eindrucksvollen wie unterschiedlichen technischen Meisterwerke von der E 16 bis zur Bügelfalte. Sein detailliertes Wissen stellte er mehr als vier Jahrzehnte der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung. In seiner Freizeit nutzte er es, um H0-Großserienmodelle bekannter Hersteller in wunderschöne Unikate mit einer unglaublichen Detailtreue zu verwandeln.

Die Liebe zur E-Lok wurde bei ihm schon früh geweckt. Initiiert von seinem Vater, einem gleichermaßen lokomotiv- und

Das Absetzen der E 04 22 auf die aufgearbeiteten Fahrmotoren im Zuge einer E 2 erfolgte in der Nebenwerkstätte am 5. Februar 1938. E 04 017 mit P 1355 (unten) fährt am 4. Mai 1957 in den Murnauer Bahnhof ein.



Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz



Foto: Sammlung Streil

An der Hand seiner Mutter wartet der vierjährige Werner Streil 1936 in Feilnbach vor dem LAG-Triebwagen 181. Auch sein Vater wollte ursprünglich zur Eisenbahn und Lokführer werden. Seine Mutter sorgte jedoch dafür, dass er Lehrer wurde. Die Eisenbahn blieb aber stets das geliebte Hobby.



Foto: Sammlung Streil

Werner Streil (re.) bei der Überführung der ersten beiden E 10.1 für Heidelberg, die er gemeinsam mit einem Mannheimer Lehrlokführer aus München holte.

modellbaubegeisterten Lehrer, seinem Großvater und einigen väterlichen Freunden setzte schon im Kindesalter das Interesse vor allem für die mit Strom betriebenen Lokomotiven ein. „Schon im Vorschulalter war es wichtig, welche Lokomotive den Zug in die Ferien oder zum Sonntagsausflug zog", erzählt Werner Streil. Die Spaziergänge mit dem Großvater führten häufig zu der bekannten Donnersberger oder zur Friedenheimer Brücke, „um einerseits die Gleisharfe vor der Ellokhalle, andererseits das Lokgleis zum Rangierbahnhof einsehen zu können", so Streil. Zwischen den beiden Brücken lag die Nebenwerkstatt an der Landsberger Straße, „die Ausbesserungen E0 und E2 an Elloks und T0 sowie T2 bis T4 an Triebwagen ausführte." Gelegentliche Blicke durchs Fenster in das Werkstattgeschehen verstärkten den Wissensdurst des kleinen Werner. Im Sommer 1938 ging ein großer Wunsch in Erfüllung, als der Amtmann Scheffel Großvater und Enkel für einen Vormittag zur Werkstattbesichtigung einlud. Die Stunden seien wie im Fluge vergangen, schildert Streil seine Erlebnisse: „Die beiden Lüfteraggregate einer E 16.1 wurden bei geöffneten Revisionsklappen einjustiert, das Einfahren des instandgesetzten Transformators einer E 17 fand statt, in der Mittelhalle schloss ein Elektriker die Motoren eines elT 18-Drehgestells (ET25) zum Probelauf an und zwei Männer bemühten sich, den neuen Gleichrichter für eine E 80 wie ein rohes Ei aus der Siemenskiste auszupacken." Das sonst nur hinter verschlossenen Türen vernehmbare Schalten der Stufenschütze eines elT 11 (ET 85) sei jetzt, mit Schuppenspannung betrieben, zu beobachten gewesen. „Beim Gang durch den Apparatebau auf der Galerie erklärte uns der Vorhandwerker die Funktion des Fortschaltwerkes einer E63 von AEG", erinnert sich Streil und der eindrucksvolle Abschluß des Besuchs sei das Einstellen der Achsdrücke an der fabrikneuen E 18 39 gewesen. An diesem Tag traf Streil auch erstmals den von Südafrika bis Norwegen bekannten Montage-Inspektor der AEG, Rudolf Hanisch, von dem er Jahre später, 1953, noch viel Wissenswertes über die E 10 001 erfahren sollte. Dieser Tag in der Landsberger Straße 166 war mitentscheidend für den späteren beruflichen Werdegang Streils.

Begeisterung für Lokomotiven seit seiner frühesten Jugend

In Kriegszeiten muss Werner Streil zum Besuch der Oberschule nun täglich nach Weilheim, gut 50 Kilometer südwestlich von München, fahren. Sein Zug, der P 1363, wurde zur Freude des Pennälers stets von einer Reservelok des Bw München Hbf gezogen, das bedeutete, dass immer wieder andere Maschinen vor dem Zug auftauchten. Streil registrierte E 16, E 17, E 18, zuweilen eine E 44 und selten auch mal eine E 52. Auch in Weilheim gab es für den E-Lok-Freund einiges zu bestaunen: E 63 04 bediente dort verschiedene Werke sowie die Güterhalle, ordnete die Güterzüge in Richtung Augsburg und bereitete Leerwagenzuführungen nach Peißenberg vor. Die Schongauer Züge waren bis Peißenberg mit E 32 bespannt, denen zu den drei bis vier Lokalbahnwägelchen bis zu 25 leere Om-Güterwagen beigestellt wurden. Als damals durch Abordnung mehrerer E 32 nach Norwegen ein Engpass entstand, stellte das Bw München Ost eine E 75. →

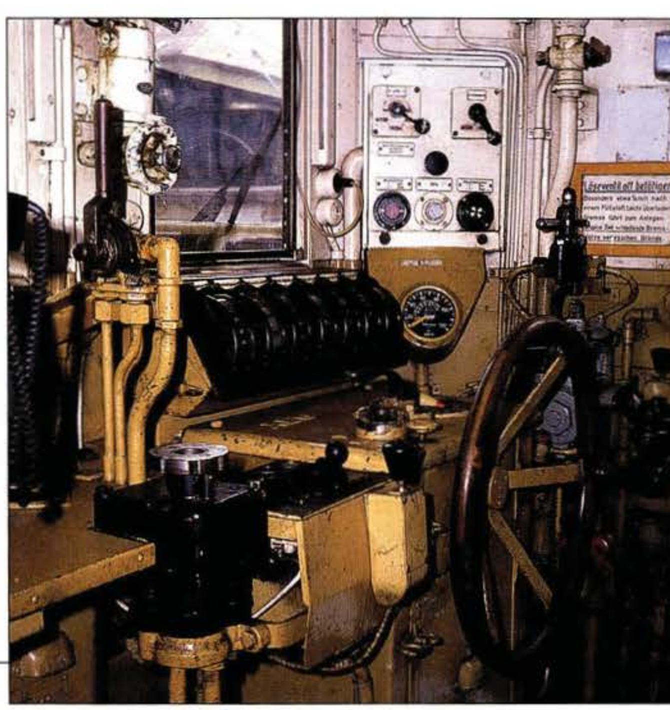


Foto: Lützenberger

Führerstand der E94: Aus heutiger Sicht rustikale Technik, die jedoch für viele Jahrzehnte ihre Zuverlässigkeit unter Beweis stellte.



Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz

Den Modellbahner Streil gab es damals auch schon, und er erinnert sich, wie er das Erlebte im Modell nachspielte: „Dies ließ sich alles mit ein wenig Fantasie auch in Spur 0 darstellen, denn zwei- oder fünfachsige Märklin-Lokomotiven hatten schon Ähnlichkeiten mit E 16, E 17 und E 32. Darüber hinaus gab es ja noch die vom Vater gebauten Nachbildungen der E 44 501 und der E 60 03."

Aber auch die Schattenseiten des Krieges erlebte der junge Eisenbahnfreund: „Sternenklar war die Nacht zum 10. März 1943 und Sirenengeheul reißt uns aus dem Schlaf. Wie schon so oft eilen Frauen und Kinder in den Keller, die Männer bleiben im Treppenhaus, um den Speicher und die oberen Wohnungen zu überwachen." Das Flugmotorengeräusch sei noch nicht verhallt gewesen, das Flakfeuer habe sich noch nicht beruhigt gehabt und immer noch habe man Detonationen hören können, als Lokführer Siebler heimgekommen sei und berichtete, dass die E-Lokhalle und das Haus II im nahegelegenen Bw lichterloh brannten.

E 89 107: Während des Zweiten Weltkriegs wurden auch österreichische Lokomotiven eingedeutscht und beeindruckten den jungen Werner Streil. E 44 089 G (re.), eine so genannte Wiederaufbaulok mit Einheitswendezugsteuerung, kennt Streil ebenfalls bestens.



Foto: Lützenberger

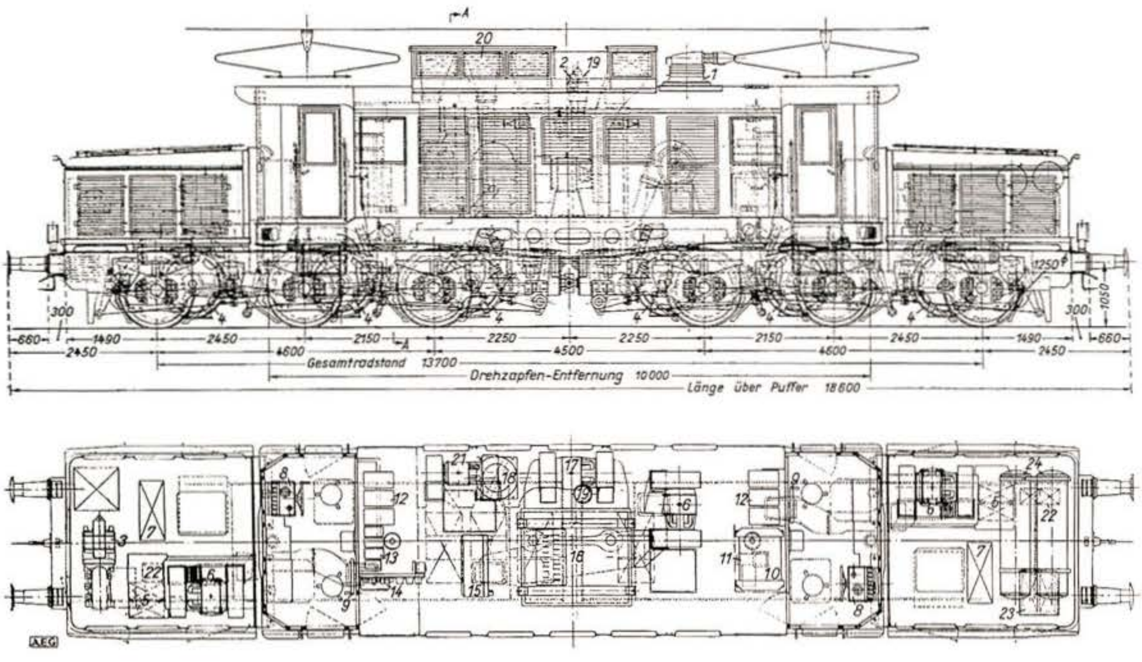


Auch zur E 41 hatte Werner Streil eine intensive Beziehung: Einer seiner Verbesserungsvorschläge, die er im Laufe seiner Karriere machte, sparte der DB jährlich 2 000 000 Mark und kostete nur einen Bruchteil dessen, was die Industrie für ihre Lösung des Problems mit der Rückmeldewelle vorschlug.

Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz

Als nach dem schweren Angriff die Schulfahrt für zwei Tage ausfiel, nutzte Werner Streil die Zeit, um irgendwie in die Nähe der ausgebrannten Hallen zu kommen. Der Anblick war für den Jugendlichen erschütternd. Man räumte dort ausgeglühte E-Loks beinahe aller Baureihen und die zusammengebrochenen ET/ES 25 und den ET 91 02 frei, um die Wracks entfernen zu können. Die meisten Lokomotiven waren irreparabel und dienten bestenfalls noch als Ersatzteilspender.

Das vorletzte Kriegsjahr führt den Schüler nach Rosenheim. Wieder pendelte er und traf jetzt regelmäßig auf bisher eher selten gesichtete Exemplare. „Vor D- und SFR-Zügen liefen E 18.2 und E 22.1 (spätere Baureihe 1670 der ÖBB), vor Personenzügen E 16 der ersten Bau-



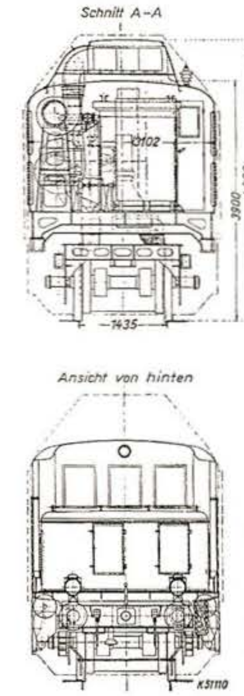


Foto: Sammlung Streil

Die Baureihe E94 war und blieb immer eine der Lieblingsloks Werner Streils.

Abfahrt München Freimann 1946 – Ankunft München Hauptbahnhof 1974

serie sowie E52 und Güterzüge waren bespannt mit E44, E45.2, E75, E89.0 (spätere Baureihe 1089 der ÖBB) und der kraftvoll wirkenden und trotzdem eleganten neuen E94, die häufig als Langlauflok gekennzeichnet war und so den örtlichen Lokleitern nicht zur Verfügung stand", zählt der Experte auf. Der Krieg ging zu Ende und für Werner Streil war die Zeit gekommen, sich über den künftigen Berufsweg klar zu werden: „Mit Großvaters Hilfe gelang es, für einen Lehrplatz als Elektroschlosser im RAW München-Freimann vorgemerkt zu werden." Das Ergebnis der eignungstechnischen Untersuchung öffnete Werner Streil am 1. August 1946 den Weg in die Lehrwerkstätten, wo ihm hervorragende Fachleute das Handwerk vermittelten. „Das dritte Lehrjahr machte uns mit den Lokomotiven, ihren Fahrmotoren, Transformatoren und Schaltgeräten sowie mit den Aufgaben des Prüffeldes vertraut." Gute Referenzen sicherten ihm am Ende der Lehrzeit in schwierigen Zeiten die Weiterbeschäftigung im Bw Freilassing, wo er verschiedenste Typen, E16, E44, E60, E70.2, E75 und E94, bis ins kleinste Detail kennenlernte. Seine praktischen Einblicke vertiefte der junge Elektroschlosser nach Feierabend mit dem Studium von Schaltbildern, Messblättern und Bremsbeschreibungen. Sonntags bemühte sich sein Vater, ihm die Formeln →



Foto: Sammlung Streil

Werner Streil am Schreibtisch seines letzten Arbeitsplatzes im Bw München Hbf, dort, wo der Fachmann für E-Loks immer hin wollte.



Foto: Sammlung Streil

In der Werkabteilung II in Rosenheim steht im Oktober 1950 die erste instandgesetzte E52 12 des Bw München Ost.



Foto: Bellingrodt/Sammlung Schulz

E 16 03 mit D 82, dem Alpen-Express Kopenhagen – Rom, begegnete am 1. Juni 1958 der 38 1924 des Bw Simbach im Block Nockherberg.

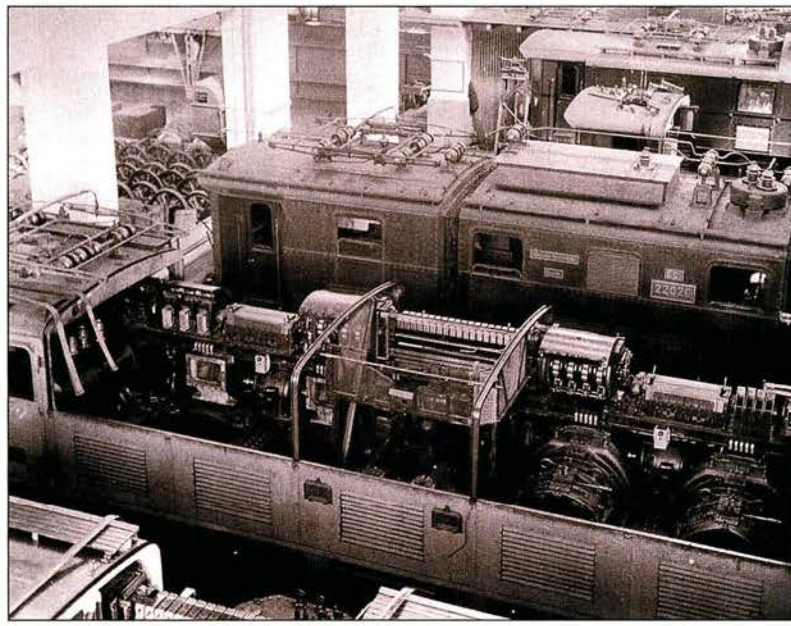


Foto: Sammlung Streil

ES1 21004, die spätere E 16 04 während der Montage durch BBC in der Reichsbahn-Nebenwerkstätte in München, Landsberger Straße 166.

und Gleichungen des Elektromaschinenbaus zu erläutern.

Die Errichtung der Werkabteilung II des AW München-Freimann in Kolbermoor bei Rosenheim und Streils Versetzung dort hin brachte ihm nun den engen Kontakt auch zur E 04, E 17, E 18, E 32, E 52, E 63 und E 91. Weitere Stationen waren die Werkabteilung I für Tw, die abschließende Ausbildung im Bw München Hbf sowie die Abnahme der Nachbaulokomotiven E 18, E 44 G, E 94 und die Vorauslok E 10.0.

Mit einer derart intensiven Ausbildung empfahl sich Werner Streil nun auch für höhere Aufgaben. Er wurde nach Heidelberg berufen, um dort die E-Lokunterhaltung einzuführen. Das maschinentechnische Büro der BD München schlug dem Abteilungsleiter der BD Karlsruhe den noch jungen Streil als den geeigneten Mann vor. In Heidelberg leitete er die



Das besondere Erbstück

Die Aufnahme vom 25. Januar 1925 ließ BBC anlässlich der ersten Fahrt einer E 32 von Garmisch nach Starnberg machen und widmete sie Oberingenieur Prof. Lotter, der sie später an Prof. Ernst Schörner weitergab. Der väterliche Freund Streils vermachte ihm das Bild, der es bis heute in Ehren hält.

Foto: BBC/Sammlung Streil

Konversion eines Dampflok-Bw zur E-Lokwerkstätte. Mit einer Handvoll Männern, sechs Leih-E94 und zwei E69 begann die Heidelberger E-Lok-Zeit. Zehn Jahre später erreichte das Bw seinen Höhepunkt mit 70 Handwerkern, die 13 E94, 13 E40, 50 E10, sechs E10.12, fünf E60 sowie sechs ET25 und den ET8804 betreuten. Streil stieg am Neckar vom Werkführer zum Hauptwerkmeister auf. Seine Kompetenz war auch beim Beginn der E-Lok-Unterhaltung im Bw Hannover Hbf Ostschuppen gefragt, wo er im Jahr 1963 für ein paar Wochen mit Rat und Tat zur Seite stand. Nachdem aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen das stolze Schnellzug-Bw in Heidelberg seine strategische Bedeutung verloren hatte, kehrte der erfahrene E-Lok-Techniker im August 1971 als technischer Betriebsinspektor in seine Heimat zum Bw München Ost zurück. Seine Zuständigkeit betraf dort die Unterhaltung der E-Loks, ET und ETA. Schon 1974 wechselte er zur Inbetriebsetzung der BR 111 zum Bw München Hbf. Sein Ziel, in dieser großen E-Lokwerkstatt einmal maßgeblich zu wirken und als Ansprechpartner für das BZA München verfügbar zu sein, hatte er nun erreicht.

Auch nach seiner Versetzung in den Ruhestand blieb der umtriebige Pensionist der Eisenbahn verbunden. Er widmete sich seinen perfekten H0-Modellen, stellte aber auch sein Wissen manchem Großserienhersteller bei der Entwicklung von Modellloks zur Verfügung. Bis 1998 übernahm er noch die technische Betreuung der beiden Museumsmaschinen E1803 und 08. „Mein allerletzter Auftrag bestand in der verantwortlichen Leitung der Hauptuntersuchung an E94 279 im AW Opladen", berichtet Streil. So schloss sich der mit einer vollverantwortlichen Arbeit an E94155 und E94014 im Sommer 1949 begonnene Kreis 49 Jahre später wieder mit einer E94.

Die besten Erinnerungen hat Streil trotz der Schwere der Zeit dennoch an seine Reichsbahnepoche nach dem Krieg: „Diese Reichsbahn wurde vom Generaldirektor bis zum Lampisten als ihr eigenes Unternehmen verstanden. Nur mit dieser Einstellung war es möglich, das 1945 am Boden liegende Unternehmen unter schwersten persönlichen Opfern und mit unzureichenden Mitteln wieder flott zu kriegen." Und so ist der eisenbahnbegeisterte Bub der 30er-Jahre, der in den schwierigen Nachkriegsjahren seine Ausbildung begann, bis heute im Zeitalter der Kaufmannsbahn stolz darauf, seinen ersten Dienstausweis noch von der Reichsbahn erhalten zu haben.

Stefan Alkofer



Foto: Sammlung Streil

Bei Krauss-Maffei in München Allach betreute der Pensionär Werner Streil (2. v. l.) im Rahmen der Fristverlängerung das Verwiegen der Achsdrücke der E 1808.

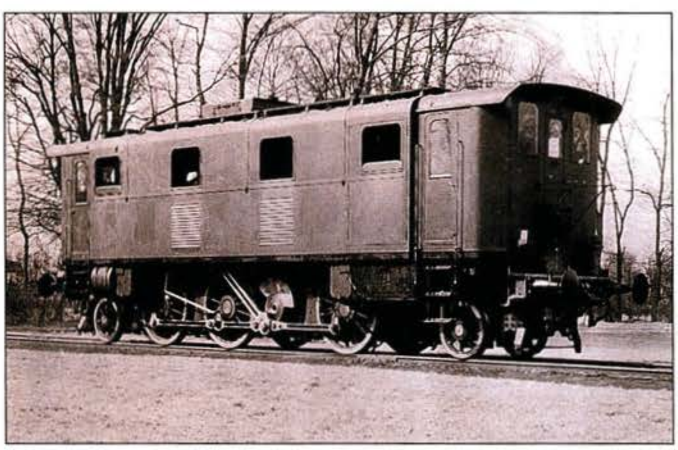


Foto: Sammlung Streil

Eine neue E 32 (EP 2) auf dem Weg zum Einbau der elektrischen Ausrüstung in der Nebenwerkstatt in der Landsberger Straße 166, aufgenommen auf dem Verbindungsgleis im Englischen Garten.



Foto: Wollny

Auch die E93 kannte er gut, auch wenn sie nicht von München aus zum Einsatz kam. Anlässlich einer Krokodil-Ausstellung in Luzern Ende der 1970er-Jahre wurde E93007, die zu diesem Zeitpunkt bereits ausgeschlachtet war, im Bw München Hbf präpariert.



Vor der offiziellen Premiere: Mit ICE 1717 ging's auf die erste planmäßige Schnellfahrt.

Foto: DB AG/Bedeschinski

Stehende OVATIONEN

Der MODELLEISENBAHNER hat viele junge Leser wie Nils Müller. Er reiste als unser Nachwuchsreporter in Bestzeit nach Berlin.



Im besten Licht: Bei Paulinenaue überquert der ICE T den großen havelländischen Hauptkanal.

Zum Nikolaus hatte ich mir von den Großeltern die erste fahrplanmäßige Schnellfahrt von Hamburg nach Berlin gewünscht. Was freute ich mich, als ich diese Fahrt tatsächlich geschenkt bekam!

Die Fahrkarte war für meinen Großvater und mich mit einer Platzreservierung auf die erste Klasse ausgestellt. Zum Fahrplanwechsel am Sonntag, 12. Dezember 2004, um 8.40 Uhr ab Hamburg Hbf begann der große Tag. Als wir den Bahnsteig betraten, lagen schon die roten Teppiche bereit. Freilich nicht für uns, sondern für die Ehrengäste des Sonderzuges, der aber erst um 11.06 Uhr abfahren würde. Aufgebaut waren auch schon Mikrofone und Fernsehkameras. Und es war viel Bahnpersonal zu sehen.

Der ICE 1717, unser Zug, von Hamburg Altona über Berlin, Leipzig und Nürnberg nach München fuhr pünktlich ein. Der Triebwagenzug namens Weimar bestand aus zwei Einheiten zu je sieben Wagen. Der Triebkopf der ersten Einheit hatte die Nummer 411 023-6, der der zweiten die 411 011-0.

Mein Großvater und ich stiegen in Ruhe ein und suchten unsere Sitzplätze. Pünktlich um 8.40 Uhr fuhr unser Zug ab. Nach nur elf Minuten passierten wir den kleinen Bahnhof Aumühle und hatten bereits eine Geschwindigkeit von 195 km/h. Beinahe die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h erreichten wir erstmals um 8.59 Uhr kurz vor Boizenburg mit 229 km/h. Zwischendurch wurden wir immer wieder mal langsamer.

Kurz vor Brieselang stoppte unser Zug vor einem Signal für eine Minute. Trotz alledem kam der Zug mit nur einer Minute Verspätung im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten zum Ste-



Fotos (2): Nils Müller

Berlin, Bahnhof Zoologischer Garten, 12. Dezember 2004, 10.14 Uhr: Gerade ist der ICE 1717 aus Hamburg angekommen.



Foto: DB AG/Reiche

Sogar drei Minuten zu früh: Bestzeit für den Premierenzug.



Foto: DB AG/Reiche

Ankunft im Bahnhof Zoo: Nach der Premierenfahrt freuten sich Bahnchef Hartmut Mehdorn, Klaus Wowereit, Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, Ole von Beust.

hen. Um uns dieZeit bis zur Ankunft des Sonderzuges nicht lang werden zu lassen, fuhren wir mit der S-Bahn zum Alexanderplatz und besuchten dort den Weihnachtsmarkt.

Als wir wieder zurück zum Bahnhof und auf den Bahnsteig kamen, an dem der Premierenzug einlaufen sollte, hörten wir

Glück gehabt, denn der zweite ICE kam gar nicht bis Berlin

von der ersten größeren Panne auf der neuen Schnellfahrstrecke: Der zweite um 10.40 Uhr in Hamburg abgefahrene ICE 1519 kam gar nicht erst in Berlin an. Wie uns die Bahnsteigauskunft mitteilte, gab es einen Fahrleitungsschaden und der Zug blieb in Ludwigslust liegen. Die Fahrgäste mussten aussteigen und konnten erst mit dem nachfolgenden EC 177 weiterfahren. Ärgerlich, denn in diesem Zug befanden sich auch Fernsehteams und Journalisten, die eigentlich Reportagen und Aufnahmen über die Ankunft des Sonderzuges in Berlin machen wollten. Abends im Fernsehen gab es ein Interview mit Fahrgästen des liegengebliebenen Zuges. Sie äußerten sich sehr ungehalten, zumal sie in Ludwigslust von dem nachfolgenden Sonderzug überholt worden waren. Nachmittags auf der Rückfahrt sahen wir den ICE 1519 noch abgestellt im Bahnhof Ludwigslust stehen.

Wie in Hamburg war auch in Berlin ein Teil des Bahnsteigs abgesperrt und der rote Teppich ausgerollt. Zusammen mit Berlins Bürgermeister Klaus Wowereit warteten Presse- und Fernsehleute auf die Ankunft. Drei Minuten zu früh lief der Sonderzug ein und wurde mit einem Feuerwerk begrüßt.

Als Fahrgäste brachte der Zug aus Hamburg Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, Hartmut Mehdorn, den Chef der Deutschen Bahn AG, den Hamburger Bürgermeister Ole von Beust sowie geladene Gäste, Fernseh- und Pressevertreter mit nach Berlin. Kurz vor Abfahrt des Sonderzuges zum Ostbahnhof, wo ebenfalls ein Empfang stattfand, verließ Ole von Beust zu Fuß in Begleitung zweier Bodyguards den Bahnsteig und strebte dem Ausgang zu. Wie ich im Nachhinein erfuhr, hatte er noch andere dringende Termine in Berlin.

Unsere Abfahrt um 13.45 Uhr mit dem ICE 1612 nach Hamburg verspätete sich schon bei der Ankunft des Zuges um 14 Minuten. Laut Wagenstandsanzeiger sollte dort, wo wir warteten, der Wagen 28 halten, aber es kam alles ganz anders. Statt des laut Reiseplan doppelteiligen ICE-Triebzuges mit 14 Wagen kam nur ein einteiliger mit sieben Wagen.

Wir versuchten, auf dem Bahnsteig fünf Wagen nach hinten zu kommen, was uns aber nicht gelang. Also stiegen wir drei Wagen vorher ein und mussten uns an anderen Fahrgästen vorbeidrängeln. Viele Fahrgäste in der zweiten Klasse mussten während der ganzen Fahrt stehen, auch in der ersten Klasse gab es keinen ausreichenden Platz. Um 15.39 Uhr, mit 21 Minuten Verspätung erreichte unser Zug Hamburg Hbf. *Nils Müller (13 Jahre)*



Foto: DB AG/Reiche

Bahnhof Wittenberge: Auf Zulassungs-Messfahrt über die nun für 230 km/h ausgelegte Strecke ist der ICE-S.

Damit fing alles an: Im November 1972 schleppt die Re 4/4 II 11103 einen Versuchszug, dessen Einheitswagen Typ III (EW III) aus der Vorserie stammen. Die geschwindigkeits- und kurvenabhängige Neigung der Wagenkästen kam bei den später gelieferten Serienfahrzeugen dann jedoch nicht zum Einbau. Die nach oben verjüngten Wagenkästen der EW III zeugen aber bis heute von dieser ursprünglichen Absicht!



Foto: Sammlung Zellweger



Gruppenbild der Re 4/4 II-Familie am 18. November 1984 im SBB-Depot Bern: Im Zentrum des Interesses stand allerdings nicht die Swiss-Express-Maschine, sondern die vom Künstler Daniel Bourret bemalte Lokomotive mit der Nummer 11181 (ganz links). Aufsehen erregte aber auch die 11180 – rote Re 4/4 II waren damals nämlich noch die große Ausnahme.



Selbst nachdem die Re 4/4 II 11133 ihren einstigen Swiss-Express-Anstrich verloren hatte, ist der Lok am 3. Mai 1996 in Basel ihre Swiss-Express-Vergangenheit noch anzusehen: Das spezielle SBB-Logo unterscheidet sie nach wie vor von den normalen Re 4/4 II, etwa von der 11149.

Im Sommer 1974 besaßen die SBB zwar schon mehrere Re 4/4 II im Swiss-Express-Anstrich, aber noch zu wenige der zugehörigen Einheitswagen Typ III. Deshalb wurden die Loks zu zweit vor 1200 Tonnen schweren Kieszügen eingesetzt – normalerweise oblag diese Aufgabe einem Krokodil des Typs Be 6/8 II oder Be 6/8 III.



Die Re 4/4 II im farbenfrohen Swiss-Express-Look stell(t)en eine bunte Auflockerung des Lokomotiv-Parks der SBB dar.

Attraktive Pleitegeier

Um das Jahr 1960 herum benötigten die Schweizerischen Bundesbahnen dringend neue Lokomotiven und zwar solche, die sowohl zugkräftig als auch schnell waren. Zur Erinnerung: Die damals modernsten SBB-Maschinen stellten die Re 4/4 sowie die Ae 6/6 dar. Während die Re 4/4 mit den so genannten Leichtschnellzügen im Flach- und Mittelland von Stadt zu Stadt eilten, machten sich die Ae 6/6 hauptsächlich auf der Gotthard-Strecke nützlich und zwar vor Schnell- und Güterzügen. Nun war jedoch eine Universal-Lokomotive gefragt. Als Ergebnis dieser Wünsche entwickelte die einheimische Industrie, in enger Zusammenarbeit mit den SBB, eine entsprechende Alleskönnerin, die Re 4/4 II (die bisherigen Re 4/4 mutierten daraufhin zu Re 4/4 I).

Die Inbetriebsetzung der anfänglich als Bo'Bo', und noch nicht als Re 4/4 II bezeichneten sechs Prototypen erfolgte in den Jahren 1963/1964. Sie trugen die Nummern 11201 bis 11206, die jedoch bis 1967 in die bis heute gültigen Ziffern 11101 bis 11106 wechselten.

Re 4/4 II in Großserie

Auf Grund der Vorausmaschinen bestellten die SBB eine erste Serie von Re 4/4 II (11107 bis 11155). In Betrieb genommen wurden sie 1967/68. Die

Länge über Puffer stieg von 14800 auf 14900 Millimeter, zudem veränderte sich die Lage und Größe der seitlichen Fenster. Wiederum verzichtete man auf den zweiten Pantographen. Im Laufe der Zeit verpasste man allerdings einigen Maschinen einen moderneren Einholm-Stromabnehmer.

Weil der Bedarf an Re 4/4 II unaufhörlich stieg, orderten die SBB weitere Serien, insgesamt beinahe 300 Maschinen. Ab der Lok 11156 veränderte sich die äußere Form insofern, als die Länge von 14900 auf 15410 Millimeter wuchs, die Stirnfronten stärker geneigt und nun zwei einarmige Stromabnehmer auf dem Dach platziert wurden. 20 Lokomotiven erhielten zudem höher übersetzte Getriebe, was sich in einer gestiegenen Zugkraft, einer auf 125 km/h reduzierten Höchstgeschwindigkeit sowie der Bezeichnung Re 4/4 III bemerkbar machte. Zudem entschlossen sich auch mehrere Privatbahnen zur Bestellung von Re 4/4 II beziehungsweise III.

• *Swiss-Express*

Im Zusammenhang mit dem aktuellen H0-Modell von Roco (siehe Test ab Seite 100) interessieren vor allem die Maschinen aus der ersten Serie 11107 bis 11155 und auch die sechs Prototypen 11101 bis 11106. Ursprünglich wiesen alle diese SBB-Maschinen einen grünen Kasten auf. Mittlerweile hat jedoch eine große Zahl davon den Wechsel auf das heute übliche Rot bereits hinter sich.

Die Re 4/4 II: Ein Höhepunkt des Schweizer Lokbaus

Ein lange währendes und bis heute nicht abgeschlossenes Zwischenspiel stellen die acht im so genannten Swiss-Express-Anstrich gehaltenen Lokomotiven dar. Das schmucke Hellrot-Steingrau-Farbkleid erhielten die Maschinen 11103, 11106, 11108, 11109, 11112, 11113, 11133 und 11141 in den Jahren 1972 bis 1975. Sie tragen es teilweise auch heute noch. Neben dem Anstrich unterschieden sich die Swiss-Express-Maschinen in weiteren Punkten von den normalen Re 4/4 II: So waren sie bis 1987 mehrheitlich mit der zwischen den Puffern angeordneten automatischen UIC-Kupplung ausgerüstet, zudem prangt an den Stirnfronten anstelle des sonst üblichen Wappens mit Schweizer Kreuz ein spezielles SBB-Logo: Ein Kreuz mit zwei pfeilartigen Enden – Spaßvögel titulierten es despektierlich als „Pleitegeier". Anlass für die Swiss-Express-Farbvariante stellte damals die Einführung der aus fabrikneuen Einheitswagen Typ III (EW III) gebildeten SBB-Schnellzüge dar, zu denen die besagten Re 4/4 II passen mussten. Mittlerweile sind sowohl die EW III als auch die Re 4/4 II ziemlich in die Jahre gekommen. Den SBB kam es deshalb gerade recht, dass im Rahmen der Bahn-2000-Planung die EW III zur Privatbahn Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) wechselten. Weil die BLS zudem auch passende Lokomotiven benötigen, übernehmen sie von den SBB insgesamt sechs Re 4/4 II; keine davon ist allerdings eine ehemalige Swiss-Express-Maschine. Lokomotiven und Wagen werden derzeit revidiert, wobei der Jungbrunnen auch einen Anstrich im neuen BLS-Look beinhaltet. *Christian Zellweger/al*

Fotos (4): Zellweger



Zwischen Wynigen und Burgdorf eilt die Re 4/4 II 11133 im Winter 1984 mit ihrem Swiss-Express in Richtung Bern. Ausgerüstet ist die Lokomotive mit einem herkömmlichen Scheren-Stromabnehmer.

Preisvorteil von ca. 15 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,80 pro Heft (ModellEisenBahner-*SPEZIAL* € 8,33 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,30 Einzelverkauf.



- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Alle Hefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO/DVD

„Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON**

„Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang des Coupons. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

03/05

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft ..../2005

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**
☐ **die DVD „Anlagen-Meisterwerke"**

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.**
Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

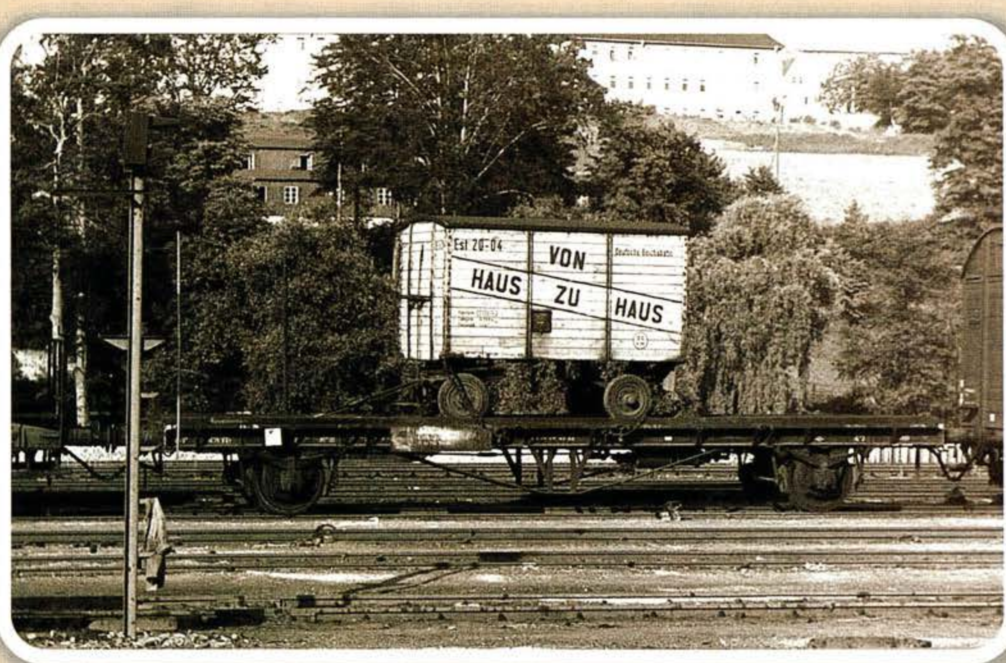
Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Impulse von der „Lehrschau der Standardisierung“



Keineswegs ein Beispiel aus den frühen 20er-Jahren: Bahnhof Aue, Juni 1964.

Von Haus zu Haus

Teil 1

System-Frage

Der Haus-zu-Haus-Verkehr mit den Rollbehältern konnte sich bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR nicht durchsetzen. Hub-Behälter sollten die Wende einläuten.

Walter Ulbricht, der Erste Sekretär des ZK der SED, eröffnete persönlich am 13. November 1959 die „Lehrschau der Standardisierung“ in Berlin. In seiner Rede, die unter dem Motto „Platz für moderne Technik“ stand, forderte Ulbricht die anwesenden Ingenieure und Mitarbeiter der verschiedenen Ministerien auf, „mit Standardisierung die Produktion“ zu „steigern“.

Die Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) waren überzeugt, diese Vorgabe des SED-Chefs erfüllen zu können, war doch das MfV im Fachbereich „Transport- und Verkehrswesen“ mit immerhin 22 Objekten auf der Lehrschau präsent. Zu den wichtigsten Exponaten gehörte der so genannte Großbehälter, den die MfV-Abteilung Forschung und Entwicklung auf der Grundlage des Haus-zu-Haus-Verkehrs mit

Der neue zweiachsige Behältertragwagen der Deutschen Reichsbahn

DK 625.24

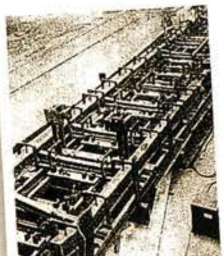
Von einem Autorenkollektiv des Raw Jena

1. Einleitung

Das Transportwesen als eines der wichtigsten Bestandteile der Volkswirtschaft spielt eine entscheidende Rolle bei der Erfüllung und Übererfüllung der Volkswirtschaftspläne. Der weitgehenden Mechanisierung des Transportprozesses kommt deshalb eine große Bedeutung zu. Ein Hilfsmittel zur Rationalisierung des Transports, das sich in vielen Ländern bereits mit beträchtlichem ökonomischen Nutzeffekt bewährt hat, stellt der Großbehälterverkehr dar. Er ist geeignet, den Transportprozeß zu vereinfachen und zu erleichtern. Die Vorteile des Großbehälterverkehrs sind vor allem die kürzeren und einfachen Arbeitsvorgänge beim Be-, Ent- und Umladen, so daß wertvolle Zeit und Arbeitskräfte eingespart werden. Es liegt auf der Hand, daß der Großbehälterverkehr in weitem Maße zur Selbstkostensenkung in den beteiligten

3. Lösung

Bei der Konstruktion wurde der Forderung nach Leichtbau in weitgehendem Maße Rechnung getragen. Das geschah durch die Verwendung von St 52 an Stelle des bisher üblichen St 37 und durch Abkehr vom gewalzten Profilmaterial. Dadurch ergeben sich fertigungstechnisch einige Probleme, die beim Bau der BT-Wagen zu beachten waren: Stähle höherer Festigkeit sind kerbempfindlich, es ist daher auf eine möglichst gute Bearbeitung der einzelnen Blechteile und -elemente zu achten. Auch der Schweißung wird besondere Beachtung geschenkt. Es ergab sich zum Beispiel die Frage, ob die UP-Schweißung angewendet werden soll. Da jedoch 90% aller Schweißnähte der gesamten Schweißausführung vom Untergestell Einzellängen von nur 150 mm aufweisen, ist es bei diesen Blechdicken wirtschaftlich nicht



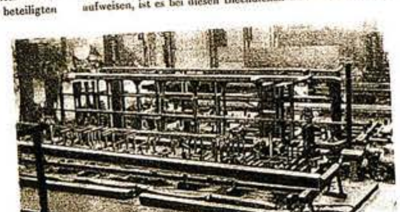


Bild 2. Feste Spezialschweißvorrichtung für Baugruppe Untergestell mit hochgestelltem Untergestell des Behältertragwagens zur Fertigstellung des Rohbaues

Bild 1. Feste Spezialschweißvorrichtung für Baugruppe Untergestell

Behälterverkehr ist not!

DK 625.24.002.52:656.225

Von Dr. rer. pol. HEINZ REICHMANN, Berlin

Die Zentralleitung der Kammer der Technik hat soeben eine Broschüre mit dem Titel „Über Entwicklung und Stand des Behälterverkehrs vorwiegend in den kapitalistischen Ländern Westeuropas unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Bundesrepublik“ herausgegeben. Diese Arbeit ist in der Abteilung Verkehrsforschung der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau, Berlin entstanden und hatte zunächst den Zweck, Grundlagen für spezielle Untersuchungen der Forschungsanstalt über die Anwendung von Behältern in See- und Binnenschiffahrt zu schaffen. Die intensivere Beschäftigung mit der Materie „Behälterverkehr“ ließ jedoch den Wunsch der Forschungsanstalt lebhaft zutage treten, Erkenntnisse über die allgemeine Bedeutung und den Wert des Behälterverkehrs sowie einen Überblick über den in anderen Ländern bereits erreichten Umfang und über vorhandene Problemstellungen durch Veröffentlichung dieses Materials für die Beschleunigung des Fortschritts in der Deutschen Demokratischen Republik nutzbar zu machen.

„Behälterverkehr ist not!“ Diese Erkenntnis drängt sich dem Leser der Broschüre, je weiter er liest, desto zwingender auf. Die von der Kammer der Technik herausgegebene Arbeit ist eine vorzügliche Informationsquelle — sie will und soll auch nichts anderes sein — für eine Transportrationalisierung mit ganz beträchtlichem ökonomischen Nutzeffekt, die deshalb allseitige aufgeschlossenste Beachtung verdient.

Repros: Endisch

Rollbehältern weiterentwickelt hatte.

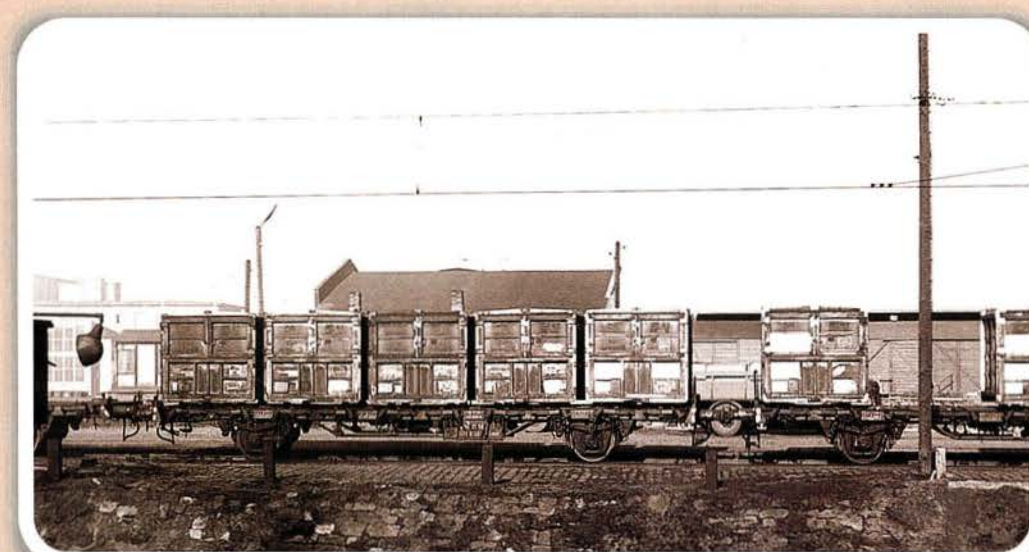
Der für ein Ladegewicht von fünf Tonnen ausgelegte Behälter fand enorme Beachtung. So berichtete die „Deutsche Eisenbahntechnik" (DET) in ihrer Februarausgabe 1960: „Der Großbehälter stellt einen wesentlichen Beitrag zur Mechanisierung der Ladearbeiten dar und ermöglicht im gebrochenen Verkehr Schiene – Straße beschleunigte Umladearbeiten. Er wird auf der Schiene durch einen Behälterwagen und auf der Straße durch Spezialkraftwagenanhänger befördert. Die Umladung geschieht mechanisch und erspart somit Arbeitskräfte und Zeit. Die Vertreter der Industrie waren an diesem Großbehälter besonders interessiert, da er, bedingt durch die verschiedenen Arten von Gütern, als geschlossener Behälter, offener Behälter und Feinschüttgutbehälter mit gleichem Ladegewicht und unterschiedlichem Fassungsvermögen hergestellt wird."

Doch so neu war der Großbehälter eigentlich nicht. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) hatte bereits in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre gemeinsam mit den Waggonfabriken spezielle Tragwagen mit fahrbaren Behältern entwickelt und in großen Stückzahlen beschafft. 1933 zählte die DRG rund 6500 dieser Rollbehälter, deren Bestand bis 1939 auf etwa 30000 anstieg.

Der Deutschen Reichsbahn (DR) in der sowjetischen Besatzungszone verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg nur ein Bruchteil der Tragwagen und Behälter. Eine Zählung Ende 1945 ergab lediglich knapp 8000 Stück. Allerdings konnten auch diese kaum für den Gütertransport genutzt werden, da die Rote Armee fast alle Straßentransporter beschlagnahmt hatte und die Mehrzahl der Behälterwagen ohne gültige Fristen oder schadhaft abgestellt war.



November 1963: 91-01-34, ein BT der Vorkriegsbauart, steht im Bahnhof Johanngeorgenstadt.



15. Februar 1971, Dresden-Friedrichstadt: Die BT aus DDR-Produktion sind ein seltener Anblick.

Erst Anfang der 50er-Jahre begann die Reichsbahn damit, den Haus-zu-Haus-Verkehr mit den Rollbehältern wieder aufzunehmen. Die Instandsetzung der Behälter und Tragwagen übernahmen das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Jena und die Waggonfabrik Quedlinburg. Letztere hatte ab 1927 zahlreiche Wagen und Rollbehälter, vor allem Kessel, gebaut. Da die meisten genieteten Kessel verschlissen waren, verzichtete die DR auf deren Aufarbeitung und musterte sie aus.

Als besonders problematisch erwies sich die Lage bei den Straßentransporten. Es fehlten die Fahrzeuge. Da die DDR-Autoindustrie kurzfristig keine adäquaten Fahrzeuge anbieten konnte, beschränkte die DR den Einsatz der Rollbehälter mit den wenigen verbliebenen Vorkriegslastwagen auf einige Bahnhöfe vor allem im Süden der DDR.

Gleichwohl beobachteten die Verkehrsexperten und Ingenieure der DDR die Entwicklung in der Bundesrepublik, wo die Deutsche Bundesbahn (DB) ab 1951 den Haus-zu-Haus-Verkehr mit Rollbehältern und Paletten zügig ausbaute. Die Kammer der Technik (KdT), das DDR-Gegenstück zum Verein deutscher Ingenieure, gab Anfang 1956 die Broschüre „Über Entwicklung und Stand des Behälterverkehrs vorwiegend in den kapitalistischen Ländern Westeuropas unter besonderer Berücksichtigung der Deutschen Bundesrepublik" her- →

„Qualitative Veränderungen der Transportprozesse"

DR-Behältertransport im Modell

Ebenso gering wie die Zahl der Vorbilder ist auch die der derzeit erhältlichen Modellnachbildungen.

Im Maßstab 1:87 führt Piko beide Varianten des DR-Behältertransportwagens, den dreiständigen BT 91-01 (# 54420) sowie den fünfständigen BTmm 91-10 (# 54425), beide in Epoche-III-Beschriftung, im Programm. Von ersterem gibt es zudem noch ein drei Wagen umfassendes Epoche-III-Set mit unterschiedlichen Betriebsnummern (# 58063) sowie einen Einzelwagen in Epoche-IV-Ausführung als Lb 4010 der DR (# 54421).

Für den Straßentransport des Behälters kann nur Brekinas Zugmaschine IFA Z 6 mit Rungenanhänger sorgen, die es vor nicht allzu langer Zeit als Einmalserie gab (# 71016). Sie allerdings dürfte beim Vorbild lediglich für die Zuführung leerer Behälter beispielsweise ins Aw zuständig gewesen sein. Das Gewicht beladener Behälter sowie die nicht vorhandenen Überladeeinrichtungen des Hängers widersprechen einem vorbildgerechten Haus-zu-Haus-Verkehr auf der Straße. Dennoch kann das Fahrzeug für Belebung auf den DDR-Modellstraßen der Epoche III sorgen.


Foto: Tiedtke

H0-Behälterverkehr: Drei- und fünfständiger BT der DR finden sich im Sortiment der Sonneberger.

Schlecht bestellt ist es um die Freunde der Spur der Mitte: Für die TT-Modellbahn gibt es von Tillig lediglich einen aus einem Containertragwagen entstandenen Behältertragwagen mit vier Ständen (# 14910), wie es ihn im Vorbild nie gegeben hat. Wer es in dieser Hinsicht nicht so genau nimmt, wird sicherlich auch mit ihm glücklich werden, zumal es sich dabei um das derzeit einzige in Großserie produzierte TT-Modell handelt. Dafür kann der Anhänger dieser Baugröße darüber hinaus noch zwei einzelne Kastenbehälter, ebenfalls in Epoche-III-Ausführung (# 07830), beziehen. *Oliver Strüber*

aus. Der eigens eingerichtete „Fachausschuss Behälterverkehr" der KdT wollte mit dieser Schrift „denjenigen Stellen unseres Staates, die es angeht, einen allgemeinen Überblick über die vielfältigen Fragen vermitteln, die mit dem Behälterverkehr und seiner Anwendung zusammenhängen; sie soll ihre Initiative wecken bzw. verstärken helfen."

Das gelang: Kaum war die Broschüre erschienen, setzte nicht nur bei der Reichsbahn eine heftige Diskussion um den Ausbau des Behälterverkehrs ein. Im Sommer 1956 legte Dr. Heinz Reichmann in der Juni-Ausgabe der DET nach: „Der neue Fünfjahrplan verlangt nicht nur quantitative Fortschritte, sondern auch qualitative Veränderungen des Arbeits-

prozesses auf der Grundlage der neuesten Technik. Beim Behälterverkehr handelt es sich um qualitative Veränderungen des Transportprozesses und in gleicher Weise um quantitative Fortschritte im Transportwesen." Dr. Reichmann betonte, dass „der Behälterverkehr (...) sicherlich recht beträchtliche Investitionen und Materialaufwendungen notwendig mach(t), daß aber (...) die durch eine breite Anwendung des Behälterverkehrs zu erzielenden Ersparnisse an Zeit, Material und Arbeitskraft einen ganz erheblichen ökonomischen Nutzeffekt hervorrufen, der die finanziellen Anforderungen bereits nach recht kurzer Zeit kostenmäßig übersteigt."



1. April 1960: Im Bahnhof Gornsdorf ist dieser ausgemusterte Behälter am Ende seiner Laufbahn.

Die Reichsbahn sah sich zum Handeln gezwungen, doch ihre Mittel waren beschränkt. Nur mit Mühe konnte die DR im Herbst 1956 den Bau neuer Rollbehälter in Auftrag geben. Die Neubauten wurden fortan als Kleinbehälter oder Kleincontainer bezeichnet. Die alten Behälter wurden bis Ende 1960 ausgemustert. Doch mit neuen Rollbehältern allein war es nicht getan. Schon 1959 zeichnete sich immer deut- →

Überraschender Richtungswechsel: Hub- statt Rollbehälter

Foto: DR, Archiv Endisch



1960 galt der Umschlag von Gütern mittels rollender DR-Behälter noch als zukunftsträchtig.

Fotos (5): G. Meyer



Chemnitz Hauptbahnhof, 1964: Der Haus-zu-Haus-Verkehr der Bundesbahn führte auch in die DDR.

licher der Engpass bei den Behälterwagen ab.

Obwohl die Fertigungskapazitäten bei der DDR-Waggonbau-Industrie voll ausgelastet waren, erklärte sich das Konstruktionsbüro des VEB Waggonbau Niesky bereit, die Entwicklung des neuen Behältertragwagens zu übernehmen. Das zweiachsige Fahrzeug sollte insgesamt fünf Kleincontainer aufnehmen können und für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt sein. Außerdem verlangte die DR eine Konstruktion in Leichtbauweise.

Die Ingenieure in Niesky arbeiteten zügig, so dass das Raw Jena bereits Ende 1960 mit dem Bau des ersten Untergestells beginnen konnte. Der VEB Waggonbau Görlitz unterzog es den vorgeschriebenen Druckversuchen, die ohne Komplikationen verliefen. Im Frühsommer 1961 begann das Raw Jena schließlich mit der Serienproduktion der neuen Behältertragwagen (BT), die die Wagennummern 91-10-01 ff. erhielten. Die Vorkriegswagen, die nur drei Behälter transportieren konnten, trugen Nummern ab 91-01-01.

Doch kaum hatte das Raw die ersten BT-Wagen abgeliefert, waren sie schon überholt: Das Ministerium für Verkehrswesen hatte sich plötzlich gegen den Kleincontainer entschieden. Dr.-Ing. Günter Geißler von der „Zentralen Abteilung für Forschung und Entwicklung" des MfV gab dies am 8. Juni 1961 auf den vierten verkehrswissenschaftlichen Tagen der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden bekannt. Sein Referat „Die Wahl des Behältersystems und die Entwicklung des Behälterverkehrs in der DDR" läutete offiziell den Richtungswechsel ein.

Das Ministerium setzte nun auf den so genannten Hub-Behälter, der bereits in der Sowjetunion verwandt wurde. Diese Behälter waren nichts anderes als kleine Container, die per Kran umgeladen wurden.

Zunächst entwickelten VEB Alubau Wismar und VEB Flugzeugwerft Dresden je einen Klein-, Mittel- und Großbehälter. Ab 1963 erprobte man 25 Baumuster des Kleinbehälters sowie 84 Versuchsexemplare des Großbehälters. Die 15 Prototypen der Mittelversion folgten 1964.

Doch es vergingen noch Jahre, ehe sich die Hub-Behälter tatsächlich durchsetzten. Nicht jeder Lastkraftwagen war mit einem Kran ausgerüstet; auch verfügte längst nicht jede Güterabfertigung über den erforderlichen Portal- beziehungsweise Autokran. Aufgrund der begrenzten Ressourcen war auch die seitens des MfV geplante Anschaffung von Mehrzweck-Zustellfahrzeugen nicht im gewünschten Umfang möglich.

Dennoch wurden bis 1970 rund 16000 Mittel- und 20000 Großbehälter beschafft, die die Rollbehälter ablösten. Bis 1975 gab die DR den Einsatz der Rollbehälter weitgehend auf. Auch die ohnehin seltenen Tragwagen der Gattung BT verschwanden nun endgültig von den Gleisen. *Dirk Endisch/hc*

Neu

Kathedralen des Verkehrs

Nr. 4



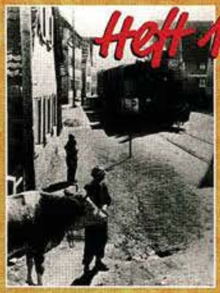
Nr. 3



Nr. 2



Nr. 1



Nebenbahnen
Charme und Romantik unter Sachzwängen

„Ich verstehe nur Bahnhof“: Auch mit diesem Spruch fand die Eisenbahn Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch. Nicht von ungefähr, denn der Bahnhof ist weit mehr als nur das Empfangsgebäude, ist ein überaus komplexer, selbst für regelmäßig mit der Bahn Reisende nur schwer zu durchschauender Bereich. Lassen Sie sich von uns mitnehmen auf eine spannende Reise durch Zeit und Raum, die Ihnen auch die Grundlagen für jede Modellbahnstation liefert.



Nr. 5

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte

03/05

Bitte liefern Sie mir das Spezialheft zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

- ☐ Heft Nr. 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft Nr. 5 ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Mancher Bahnknoten entstand in der Hochzeit der Eisenbahn mitten auf dem Feld. Es wuchsen Siedlungen bis hin zu ganzen Eisenbahnerstädten.

Gruß aus GÜSTEN



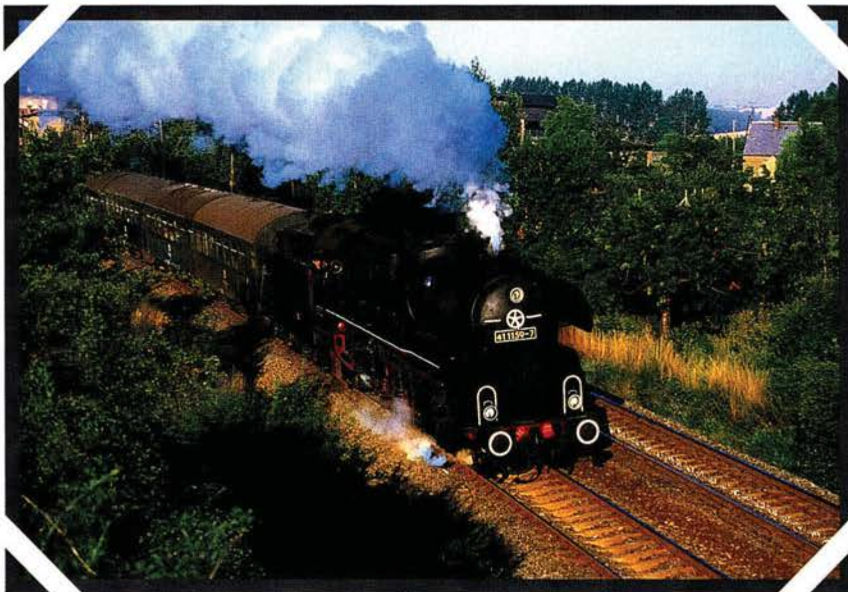
Güsten um 1910: Weitläufige Gleisanlagen umschlossen das Inselempfangsgebäude. Die P 4 war eine hochmoderne Lokomotive.

Schon zu Beginn war der Bahnhof Güsten Kreuzungsstation der Strecken Bernburg – Aschersleben – Wegeleben, betrieben von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und 1865 eröffnet, sowie der am gleichen Tag, es war der 10. Oktober, eröffneten Verbindung von Staßfurt. Dieses hatte seit 1857 Anschluss von Schönebeck. Zum Bahnknoten durchaus herausragender Bedeutung wurde Güsten mit der Eröffnung der Kanonenbahn. Diese vom preußischen Staat aus strategischen Gründen geforderte Eisenbahnlinie sollte Berlin mit der Metropole von Elsaß-Lothringen, Metz, verbinden. Am 15. April 1879 wurde der Güterverkehr Berlin – Blankenheim über Güsten aufgenommen, einen Monat später der Personenverkehr.

Ebenfalls von 1879 datiert die Eröffnung des ersten Bahnbetriebswerkes (Bw) in Güsten. Nach und nach wurde es zu einem der größten Bw in der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Magdeburg, später der Reichsbahndirektion (RBD, ab 1945 Rbd) Magdeburg. Die Deutsche Reichsbahn ließ die Anlagen in den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts gar noch ausbauen.

In den 70er- und sogar 80er-Jahren waren noch Dampfloks der Baureihen 50.35 und vor allem 41 im Betriebseinsatz zu sehen; aus der zum Bw Güsten gehörenden Einsatzstelle Staßfurt ging Ende der 80er-Jahre das heutige Museums-Bw hervor.

Mehr als 1000 Güterwagen wurden in den 80er-Jahren im Rangierbahnhof tagtäglich bewegt; zeitweilig lebten fast 600 Menschen von Bahnhof und Bw. Güsten war das, was man



Die Ölmisere ab 1980 brachte noch einmal etliche Dampfloks auf die Strecke. Güsten war ein wichtiger Ort dieses Geschehens.

Auch die berühmten Ferkeltaxen kamen nach Güsten, aus Güterglück, Aschersleben und Staßfurt, wie hier im Frühjahr 1984.



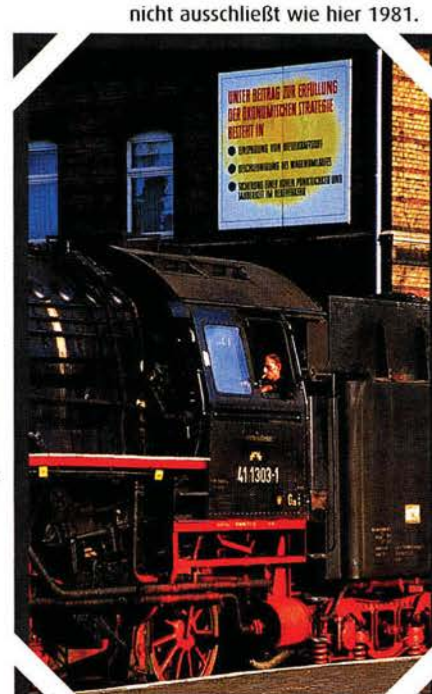
Foto: Joachim Schmidt

Am 7. Mai 1988 war 41 1231 vor dem P3226 zu sehen. Die Maschine war die heimliche Traditionslok der Einsatzstelle Staßfurt.



Foto: Joachim Schmidt

Die Ziele waren in Ordnung und für Eisenbahner Ehrensache – was Warte- und Verschnaufpausen nicht ausschließt wie hier 1981.



bei der DR eine Eisenbahnerstadt nannte.

Nach der Wende verlor der Bahnknoten Güsten rasant an Bedeutung. Der Güterverkehr brach zusammen, die letzte Lokomotive verließ das Bw 1995. Auf der Kanonenbahn fahren keine Reisezüge mehr. Der Bahnhof wurde in den letzten Jahren umgebaut und modernen Erfordernissen angepasst – also viel aufgelassen. Was bleibt, sind Erinnerungen an einen großen Bahnknoten auf dem Land. *Henning Bösherz*

An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Verbundloks

Betrifft: „Bayerische Vierlinge", Heft 2/2005

Gestatten Sie mir einige Berichtigungen und Ergänzungen. Der Titel „Vierlinge" ist lokomotivtechnisch falsch. Als solche bezeichnet man Vierzylinderloks mit einstufiger Dampfdehnung. Die hier besprochenen bayerischen Schnellzugloks sind aber in echter Maffeitradition Vierzylinder-Verbundloks. Die Bayerische Staatsbahn bezog zu Vergleichszwecken und zum Studium des Barrenrahmens auch zwei 2'B1'-Schnellzugloks von Baldwin (Nr. 2398 und 2399), wie die Güterzugloks mit dem vierzylindrigen Vauclain-Verbundtriebwerk, die 1901 abgenommen und 1923 wieder zerlegt wurden. Die Herabsetzung des Dampfdruckes der Reihe 18.6 erfolgte aber nur auf 14 atü; mit 12 atü wären diese Loks nicht mehr zu betreiben gewesen. Nach Umbau der Pumpenhalterungen bis Ende 1957 beantragten einige Dienststellen die Wiedererhöhung des Dampfdruckes auf 16 atü. Dem wurde durch die HV ab 7. Dezember 1960 (!) stattgegeben, aber nurmehr in wenigen Fällen ausgeführt. Trotz des verminderten Dampfdruckes wurde die gesunkene Leistungsfähigkeit als wenig störend empfunden, da die Loks im Plan der nicht umgebauten 18.5 liefen beziehungsweise dort, wo sie versuchsweise (BW Hof) oder als Nachfolger (BW Nürnberg) in 01-Plänen eingesetzt wurden, nicht auf allzu schwere Züge trafen.

Klaus Beyer, 91126 Schwabach

Z-Stellung

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Leer – Groningen ausgeschrieben", Heft 2/2005

Wie ich erfahren habe, sind Fahrzeuge der Baureihe 624/634 (siehe Bild zu obiger Meldung) inzwischen z-gestellt oder verschrottet worden. Das ist eigentlich schade, aber den heutigen Ansprüchen genügen diese Fahrzeuge wohl nicht mehr, zum Beispiel zum Transport für Rollstuhlfahrer wegen der schmalen Einstiege. Am 14. September 2004 war in Schwerte/Ruhr noch der 624622-7 im Einsatz. Diese Garnitur fuhr noch als Ardey-Bahn nach Dortmund. Am 12. Dezember 2004 wurde sie z-gestellt.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen



Etwas lädiert wartet 624622-7 am 14. September 2004 in Schwerte auf die Weiterfahrt als Ardey-Bahn nach Dortmund.

Binnen Jahresfrist

Betrifft: „Zukunftsmodell Schiene", Heft 2/2005

Ich hoffe, dass in etwa einem Jahr die Fortsetzung erscheint und man dann einen Vergleich ziehen kann, wie sich alles entwickelt hat und inwieweit Änderungen geplant sind.

Ronny Taube, E-Mail

Egger-tauglich

Betrifft: Test „Klein, stark, schwarz", Heft 2/2005

Einen wesentlichen Gesichtspunkt haben Sie in meinen Augen bei der Besprechung vergessen: Die Lok ist mit der Egger-Bahn kompatibel; anstandslos fährt sie auf dem engen Egger-Radius und selbst die Weichen, keine Egger-Maschine kam ohne Vollgasfahrt darüber, werden im Schritttempo gemeistert.

Dr. Otto P. Happel, 32425 Minden

Blau-Weiß-Blau

Betrifft: MEB-Titel „Blau-weiße Eiligkeit", Heft 2/05

Aloisius habe ich gebeten, auch Ihnen den Durchblick zu verschaffen: Steht doch tatsächlich auf der Titelseite „Blau-weisse Eiligkeit". Dabei sind die bayerischen Landesfarben seit jeher Weiß-Blau. Oder war es am Ende ein Preiß, der das verbrochen hat? Nichts für ungut: Ich finde Ihr Magazin, wie immer, hervorragend und solch kleine Ausrutscher verzeiht man dafür gerne.

Johann Pamler, Deutsches Historisches Institut Warschau

Anmerkung der Redaktion: Muss wohl ein Schalke- oder Bochum-Fan gewesen sein.

Bosna-Kupplung

Betrifft: Test „Klein, stark, schwarz", Heft 2/2005

Die Vorstellung der Lok entspricht den Tatsachen, wie ich nach Kauf meiner 99 4652 feststellen konnte. Aber wie schon bei der Besprechung der neuen Schmalspurgüterwagen von Roco behauptet der Autor, dass diese Lok Scharfenberg-Kupplungen besitzt. Dies ist nicht der Fall! Vielmehr handelt es sich bei allen Roco-Schmalspurfahrzeugen um eine mit Bügelkupplungen (Bemo, Liliput) kompatible Bosna-Kupplung.

Günther Haupt, 51375 Leverkusen

Dank an Wohltäter

Betrifft: Bahnpost „Aus und vorbei", Heft 2/2005

Nach meinem Leserbrief habe ich einige Anrufe zu diesem Thema bekommen. Ein Anruf vom Abo-Service des MODELLEISENBAHNER hat mich ganz besonders gefreut: Ein mir unbekannter Modellbahnfreund sponsort mir den MODELLEISENBAHNER für ein Jahr. Leider kann ich mich nicht persönlich bedanken. Nun bleibt mir diese sehr gelungene Zeitschrift noch für ein Jahr erhalten und ich kann auch in Zukunft mitreden. Nochmals vielen, vielen Dank an meinen Wohltäter.

Klaus Engelmann, 15837 Mückendorf

Missverständnis

Betrifft: Probefahrt „Latvijas vagons", Heft 2/2005

Mit Freude nehme ich zur Kenntnis, dass Sie regelmäßig Wagen vorstellen, die bei der SŽD und Nachfolgebahnen laufen. Die Überschrift ist aber irreführend, denn es werden keine Wagen aus Lettland gezeigt. Weder wurden sie dort gebaut, noch sind die dargestellten Fahrzeuge bei der lettischen Bahn LDZ im Einsatz.

Knut Ochdorf, 12555 Berlin

Anmerkung der Redaktion: Die Überschrift bezieht sich natürlich nicht aufs Vorbild, sondern auf den lettischen Modellhersteller.

Vom Taschengeld

Betrifft: MODELLEISENBAHNER allgemein

Möchte Ihnen mein Kompliment ausdrücken. Ich bin 16 Jahre alt und Eisenbahnfan. Mein knappes Taschengeld lässt gerade noch ein Magazin zu und das ist immer der MODELLEISENBAHNER. Egal, was drin steht, ich lese es von vorne bis hinten durch.

Oliver Jung, E-Mail

www.bahn-in-pommern.de

Idyll in Nachbars Garten

Spätestens seit dem EU-Beitritt im vergangenen Jahr ist Polen wieder völlig unverkrampft zu erreichen, auch die Eisenbahn.

■ Der bundesdeutsche Teil Vorpommern ist nur ein Teil der Region Pommern, dessen andere Hälfte auf polnischem Gebiet liegt. Viele Jahre war der Zugang erschwert. Mittlerweile braucht man nicht nur kein Visum mehr, man könnte sogar den Pass vergessen und doch das Kleinbahnidyll im polnischen Teil Pommerns besuchen. Peter Wilhelm hat auf seiner Homepage viel über die Eisenbahn Pommerns zusammengetragen, auch über Werks- und Feldbahnen. Wer beabsichtigt, der Region einen Besuch abzustatten, kann sich hier gut vorab informieren.

www.fgv.es

Gute Fahrt an der Weißen Küste!

Die Schmalspurbahn an der Costa Blanca (siehe Beitrag ab Seite 40) hat einen eigenen, informativen Webauftritt.

■ Ab ins Bahn-Vergnügen: Die Homepage der Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) hält sich nicht lange mit der Vorrede auf, sondern stellt sich kurz vor und bietet dann Links zur Struktur der Gesellschaft, den Zielen entlang der Strecke, zur Geschichte und zum Fahrgastservice. Erfreulicherweise gibt es diese Informationen auch in Englisch. Das rollende Material wird vorgestellt und mit Fotos illustriert. Außerdem verweisen Links zur Straßenbahn in Alicante und zur Metro in Valencia. Empfehlenswert ist auch www.alicante-ayato.es. Buena viaje!

www.saftbahn.de

Frisch gepresst

Was 20 Kilometer Eisenbahnstrecke hergeben – zu besichtigen am Beispiel der Zörbiger Saftbahn.

■ Vor gut zwei Jahren wurde die Strecke Bitterfeld – Stumsdorf im Personenverkehr abbestellt und im Jahr 2005 besteht die Möglichkeit ihrer Reaktivierung für den Güterverkehr, vielleicht ein kleines Happy-End. Alles Wissenswerte, Historisches und Aktuelles illustriert mit zahlreichen Bildern, über die heutige KBS 252 trug ein Team um den Zörbiger Sebastian Herbsleb fürs Internet zusammen.

www.fototipp.de

Ausbaufähig

Man kommt in eine unbekannte Region und will Eisenbahnen fotografieren, aber wo sind die besten Standorte?

■ Man kann sich ja schließlich nicht überall auskennen, aber immer nur Bahnhofsaufnahmen – das ist auch langweilig. Vielleicht kann das Internet den Ortsunkundigen helfen? Der Anfang ist gemacht dank der Seite von Andreas Nessel und Gregor Schaab: In einem Register sind die deutschen Kursbuchstrecken aufgeführt, die man einfach anklickt und prompt erhält man Infos zu Fotostandorten. Fast. Die meisten Strecken sind leider noch bar jedes Tipps. Aber was nicht ist,



kann ja noch werden. Die Internetgemeinde ist aufgerufen, selbst Tipps einzustellen. Das sollte die Stärke dieser pfiffigen Seite sein. In einem einfachen Menü gibt man den nächstgelegenen Ort, Streckenkilometer, die beste Fotozeit und die Anfahrt mit Zug oder Auto ein. Anschließend lädt man noch Beispielbilder und schon ist der gemeinnützige Tipp fertig. Und Eisenbahnfotografen sind bekanntlich keine Trüffelsucher, die ihre Standorte nicht preisgeben. Deshalb: Alle mitmachen!

Mit Gleichstrom und Diesel durch Palmen

Die Costa Blanca ist ein beliebtes Urlaubsgebiet an der spanischen Mittelmeerküste. Eine interessante Meterspurbahn sei dort dem Eisenbahnfreund empfohlen.

Alicante ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz im Osten Spaniens. Bekannter dürfte sie als eines der bedeutendsten Urlauberzentren an der Costa Blanca (deutsch: Weiße Küste) sein. Alicante wird auch „Stadt des Lichts" genannt; die 500 000-Einwohner-Stadt ist Universitätsort und hat einen Strand mitten im Zentrum, den Postiguet. In dieser Stadt beginnt eine meterspurige Schmalspurbahn, die 93 Kilometer nordostwärts führt, bis nach Denia.

Schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts suchte die aufstrebende Wirtschaft Alternativen zum bestehenden lückenhaften Netz von Pferdefuhrunternehmen. Die typischen spanischen Großradwagen dienten Menschen und Gütern als Beförderungsmittel. Hauptschwierigkeit war weniger das schlecht ausgebaute Straßennetz, sondern es waren fast schon planmäßige Überfälle durch Strandpiraten. Die schwer zu kontrollierende Küstenlandschaft erkannten sie als ideales Betätigungsfeld. Trotz dieser Probleme verging zwischen den ersten Überlegungen um 1846 bis zum Bau der Bahnlinie noch über ein halbes Jahrhundert.

Von 1914 bis 1916 wurde die Strecke dann endlich gebaut. Obwohl der Güterverkehr an diesem Abschnitt der Costa Blanca noch immer aufstrebend war, sah ein privates Konsortium aus Kostengründen keine Breitspurstrecke vor, sondern ließ eben eine Schmalspurstrecke errichten.

Erst relativ spät, in den 80er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, wurde die Bahn verstaatlicht. Die Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) hatte den Güterverkehr schon lange aufgegeben und sich ausschließlich auf öffentlichen Nahverkehr und den aufstrebenden Tourismus konzentriert. Heute fahren mehr als 15 Zugpaare zwischen Alicante und Altea im Stundentakt, weiter bis Denia gibt es einen angenäherten Zwei-Stunden-Takt. Für die Gesamtstrecke werden zwei Stunden und 22 Minuten





Auch modernisierte Diesel-Tw der Reihe 2300 sind leider nicht vor Schmierereien sicher.



Juni 1963: Im Bahnhof von Denia gab es noch bescheidenen Güterverkehr.



Beneidenswerte FGV: Auch kleinere Bahnhöfe sind noch mit Personal besetzt.

Fahrzeit benötigt. Dabei werden neun Bahnhöfe und über 30 Haltepunkte bedient.

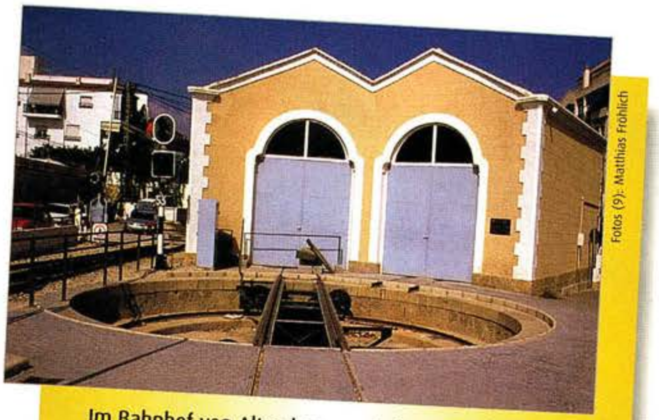
Die betagten Dieseltriebwagen fahren heute nicht mehr auf der Gesamtlinie, sondern nur noch zwischen Denia und El Campello. Bis dorthin ist die Strecke von Alicante schon elektrifiziert; mittel- und langfristig steht das für die Gesamtstrecke bevor. Erste Fahrleitungsmasten stehen schon über El Campello hinaus. →



Der „Lemon-Express" wartet in Benidorm auf seinen nächsten Einsatz nach Denia.



Vom Kirchberg in Altea bietet sich nach anstrengendem Aufstieg dieser herrliche Blick über den Bahnhof und den Hafen.



Im Bahnhof von Altea kann noch die Acht-Meter-Handdrehscheibe vor dem Lokschuppen betrachtet werden.



Zwischen Altea und Garganes: Das Gebäude rechts ist eine Musikschule – ob der Zug die Proben stört?

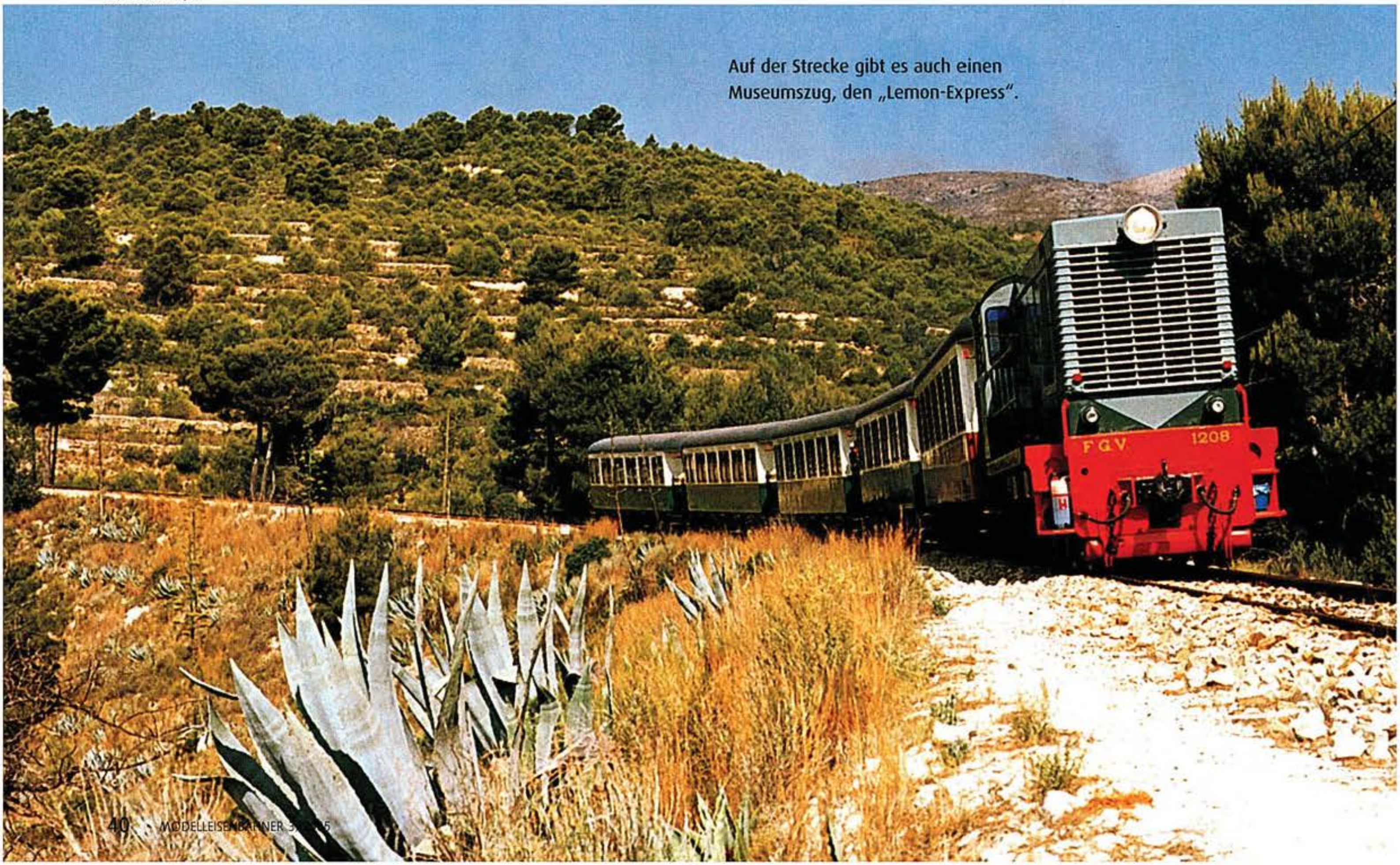
Trotz der Oberleitungen sind aber in Alicante immer wieder einige Dieseltriebwagen bei den Fahrzeughallen zu beobachten.

Einerseits stellen die modernen Niederflur-Straßenbahnen eine deutliche Komfortsteigerung dar. Andererseits werden sie den urigen Charme ihrer dieselnden Vorgänger wahrscheinlich nie erreichen. Doch auch die Niederflurtram hat ihren Erlebniswert: Sie eilt unter ihrer 750-Volt-Oberleitung durch Palmenalleen und oft in direkter Nachbarschaft zum weißen Sandstrand bis El Campello. Hier heißt es: Umsteigen in den bereitstehenden Dieseltriebwagen.

Mit aufheulendem Motor wird schnell eine atemberaubende Gegend mit karger Felslandschaft, steilen Abhängen und wunderbaren Aussichten auf das Mittelmeer erklommen. Verfallene Gehöfte wechseln sich ab mit Neubausiedlungen, Villen im mediterranen Stil, tiefen Einschnitten und vielen Tunneln. Dem aufmerksamen Fahrgast wird bewusst, mit welchen bautechnischen und finanziellen Anstrengungen die Gründer der Bahn fertig werden mussten. Insgesamt 2,5 Kilometer Tunnel wurden in den Fels geschlagen, sieben Viadukte und 31 Brücken mussten errichtet werden.

Die schönsten Bahnhöfe sind Alicante La Marina und Altea. Dessen Ensemble ist hervorragend restauriert, hier sind Wagenhallen und eine Acht-Meter-Schmalspurdrehscheibe erhalten. In diesem Ort empfiehlt sich unbedingt ein Aufenthalt: Die Kirche Senora del Consuelo mit ihrem blauen Kuppeldach ist weithin be-

Foto: Serrat Conejero



Auf der Strecke gibt es auch einen Museumszug, den „Lemon-Express".



Die Zukunft der FGV: Niederflurwagen in El Campello. Die ganze Strecke soll elektrisch werden.



Der Blick geht zum Bahnhof von Alicante und hoch zur Festung.



Puerta del Mar liegt zwischen Alicante La Marina und dem Hauptbahnhof, der noch angebunden werden muss.

kannt, und der historische Ortskern vermittelt spanisches Lebensgefühl. Nach einem Aufstieg durch die engen Treppengassen bietet sich vom Kirchberg ein grandioser Blick auf die Stadt, den Bahnhof und den Hafen im Hintergrund.

Nach einer Stärkung mit Tapas, Paella und leckerer wie tückischer Sangria-Bowle folgt der zweite Abschnitt. Stationsvorsteher Vicente Serrat Conejero gibt das Abfahrtssignal, und der Triebwagen nimmt schnell Fahrt in Richtung Denia auf. Schnell folgen wieder karge Felsen und Zitrusplantagen aufeinander. Je weiter der Triebwagen ins Landesinnere vordringt, umso überwältigender und urtümlicher werden die rotsandigen Bergformationen; man meint, sich bei einem Blick aus dem Fenster in einem spanischen Landschaftsgemälde wiederzufinden.

Höhepunkt dieses Streckenastes ist der gigantische Steinbruch bei der Ortschaft Gata.

Berge, Palmen, weißer Strand: Alles mit der FGV

Dessen Dimensionen sind während der schnellen Fahrt kaum zu überblicken. Schnelle Fahrt ist wörtlich zu nehmen: Es ist schon abenteuerlich, wenn die alten Dieseltriebwagen mit fast 70 Kilometern in der Stunde durch die Kurven rauschen – auf Meterspur!

In Denia, Endpunkt der Strecke und als Ort anscheinend besonders bei deutschen Urlaubern beliebt, kann der Eisenbahnfreund wieder Fahrzeughallen und Triebwagen bewundern. Vor der Rückfahrt sollte man unbedingt den Markthallen einen Besuch abstatten und dabei etwas Reiseproviant erwerben – es muss ja nicht gleich ein ganzer Thunfisch sein!

Damit endet die Reise auf der FGV und an der Costa Blanca. Ein Besuch kann dem Interessierten nur schnellstens empfohlen werden. Die Elektrifizierung der Gesamtstrecke ist sicher der richtige Schritt in eine gesicherte Zukunft. Das Geräusch der aufheulenden Dieselmotoren wird dem Eisenbahnbegeisterten auf dieser schönen Strecke aber bald fehlen. *Matthias Fröhlich/hb*

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Grenzerfahrungen

Bernd Kuhlmann: Eisenbahnen über die Oder-Neiße-Grenze. Ritzau KG Verlag Zeit und Eisenbahn, Pürgen 2004. ISBN 3-935101-06-6, 208 Seiten, über 330 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 24,00.

Vorgestellt werden von Nord nach Süd alle grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen dem heutigen Deutschland und Polen, ihre Geschichte vor und nach 1945 und aktuelle Entwicklungen.

• Gut aufgearbeitete und reich illustrierte Darstellung dieser Strecken mit ihrer besonderen Vergangenheit.

Rhön-Räder

Günter Fromm (†), Harald Rockstuhl: Die Geschichte der Feldabahn 1880 – 1997. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2004. ISBN 3-929000-85-7, 189 Seiten, 281 Sw-Abb.; Preis: Euro 19,80.

Thüringens erste Meterspurbahn, 1934 auf Normalspur umgebaut , ist seit dem 31. August 2003 Geschichte. Fromms seinerzeitigen Beitrag in den Erfurter Blättern zum 100-Jährigen ergänzen Nachträge beider Autoren.

• Hommage an Günter Fromm, behutsame Ergänzung einer weiteren Facette seines Lebenswerks.

Abgebaute Vielfalt

Dennis Philipp, Martin Müller, Roland Fraas, Jürgen Goller: Lokalbahn Falls – Gefrees. MEC Münchberg e.V., Münchberg 2004. 96 Seiten, 80 Schwarzweiß-, 14 Farbabbildungen; Preis: Euro 7,50 (inkl. Porto).

Das Heft über die kürzeste der einst sieben Nebenbahnen ins Fichtelgebirge ist mittels Überweisung aufs Konto 535362 des MEC Münchberger Eisenbahnfreunde e.V., Volksbank Münchberg, Blz 78090000, zu bestellen.

• Verdienstvolle Würdigung und Spurensuche ein Jahrzehnt nach dem Abbau der Strecke.

Sammler-Orientierung

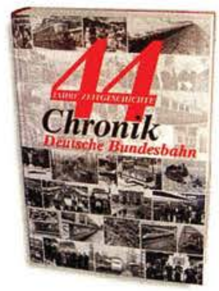
Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0 2005. Verlag Koll, Bad Homburg 2004. ISBN 3-936339-10-4 (Gesamtausgabe Leinen geb.), 1296 Seiten, 3100 Farb- u. Sw-Fotos; Preis: Euro 87,50.

Die Preise für historische Modelle ab 1935 sind stabil, aktuelle Erzeugnisse verzeichnen den derzeit üblichen Preisverfall. Börsen und Auktionen sind das Regulativ, das sich in den Katalog-Notierungen wiederfindet.

• Das Standardwerk für alle Märklin-Sammler.

Bundesbahn pur

Horst Weigelt, Ulrich Langner: Chronik Deutsche Bundesbahn; 44 Jahre Zeitgeschichte. Eurailpress Tetzlaff-Hestra, Hamburg 1998. ISBN 3-7771-0277-6, 800 Seiten, 1300 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 50 Euro.



■ Die Deutsche Bundesbahn ist seit 11 Jahren Geschichte. Ein Rückblick in die Zeit der Beamten-Bahn ist aber immer lohnenswert, zumal, wenn die Fakten von Bahningenieuren zusammengetragen wurden. Die 800 Seiten chronologisch sind prall gefüllt mit zeitgenössischen Berichten, Zitaten, Zahlen und Fotos. Da man, wie das Sprichwort sagt, nicht nach der Hand beißt, die einen füttert, fällt die Kritik der Autoren an der DB eher spärlich aus. Jedem Jahr vorangestellt ist eine knappe Chronik mit für die Bahn wichtigen Ereignissen. *yo*

● Fazit: Ein empfehlenswertes Füllhorn an DB-Infos

Berliner Wende-Geschichten

Kurpjuweit/Schulz: Album Berliner Verkehr 1989/1990. Verlag B. Neddermeyer, Berlin 2004. ISBN 3-933254-46-9, 176 Seiten, 150 Abbildungen; Preis: 39,80 Euro.

■ Es war ein großartiger Einfall, 1989 und 1990 Fotos vom Ost- und West-Berliner Eisenbahn- und Nahverkehrsbetrieb zu machen und diese 15 Jahre später in Buchform zu präsentieren. Dieser spannende Zeitabschnitt ist großformatig und durchgehend farbig dokumentiert und zweisprachig in Deutsch und Englisch kommentiert. Bilder von überwucherten Bahnanlagen, Geisterbahnhöfen oder dem seinerzeit leeren Potsdamer Platz gibt es ebenso wie solche vom Dieselpendel Wannsee – Potsdam, der wieder durchfahrenden S-Bahn im Juli 1990 und den grotesken Grenzanlagen. *hb*



● Fazit: Lesens- und betrachtenswert nicht nur für Berliner

Persönlicher Hobby-Almanach

Ulrich Lieb: Das Transpress-Modellbahn-Handbuch. Transpress-Verlag, Stuttgart 2004. ISBN 3-613-71240-7, 208 Seiten, 170 Farb- und Sw-Abb.; Preis: 24,90 Euro.



■ Wenn man ein Handbuch aufschlägt, erwartet man einen Leitfaden, der trotz der Schnelllebigkeit des Hobbys dauerhafte Gültigkeit hat. Der gleichnamige Titel aus den 60er-Jahren hatte das. Das aktuelle Buch ist zu sehr von subjektiven Ansichten geprägt, verliert sich in langer Prosa und gewichtet kaum zwischen Grundlagen und Einzelheiten. Gute Zeichnungen, Tabellen und Übersichten, wichtig für ein Nachschlagewerk und einst Markenzeichen von Transpress-Erzeugnissen, gibt es kaum, und wenn, gehen sie im Layout unter. Schade, denn der Bedarf für ein aktuelles Werk dieses Namens besteht durchaus. *hb*

● Fazit: Sammelsurium zum Hobby, aber kein Handbuch



- Verkaufen
- Suchen
- Tauschen

GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Märklin H0: Adlerzug, digit., neu, ungef. in Orig.-Holzkass. m. Gar. 499,- Euro, Neupr. 550,- Euro. Hans Hoffmann, Friedhofstr. 41, 64711 Erbach, Tel. (06062) 61837 Bitte nach 17 Uhr.

Fleischmann-Weichenpaare, Handbedienung, gerade und gebogen (Messingprofile), Viessmann: Lichtsignale, verschiedene Arten, Roco: Diesellok BR 290 neurot. Tel. (07931) 483970 ab 18 Uhr

Originale, keine Kopien: Eisenbahnvideos, E-Kurier + Rio-Grande + Gera Nova + Desti. Liste anfordern. 1 Stck. 3,- Euro, bei Abnahme von mehreren, Rabatte möglich. Matchbox. Tel. (069) 35356350

LGB-Samml.-Aufl., nur US-Modelle, div. Hersteller, inkl. Zubehör und Gleismaterial. Tel. (0172) 3004789

Wegen Fehlkauf (Geschenk) Brawa 0348 WAG 16 (ex. V 100 DR) ungebraucht für 135,- Euro zu verkaufen. Tel. (07258) 7303 abends

Ro. 75 x 42200 Flex; Fl. 4 x 6660 KZ; 1 x 6665 DKW; 45 x 6614 Entkuppler; Peco 6 x St 420 W.; 6 x St 1 x Y-W.; + Antriebe; 1 x KZ; 1 x Tunneloberl.; Fl. 25 x Zahnst. nur komplett 590,- Euro + NN + Porto. Tel. (0271) 21254

Märklin Spur I: Schlepptenderlok BR 56 VB 950,- Euro; BR 55 VB 850,- Euro; Tenderlok BR 78 VB 650,- Euro. Alle 3 Loks digital u. Sound, neuwertig. Tel. (089) 6136257

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren (Z - N - TT - H0 - S - 0), Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

www.modellbahnsoftware.de **G**

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT, Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Neu!!! Digital-Decoder günstig !!!! Kühn, HKE, CT, ZIMO, uvm. www.digital-dekoder-shop.de **G**

Reisen für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner (Train Shop) im Internet: www.lokschuppen.com **G**

H0, 170 Loks, 390 Wagen, Ro., Riv., Hamo, Fl., Lilip., Lima, Pi. (Pi. auch PKP, CSD, MAV, SNCF, usw.), Wag. 1 : 87, Lilip. 43054 Mittelw. Transalp., Pi. alt E46 ME101, 102, VT 33. Tel. (030) 7431868

Gleisbildbausteine System SES 21 Signalbaust. rechts + links 29 W.-Bausteine r + l 2 Kreuzb. Viele Gleisb.-Füllstücke Randeinfassung komplett abzugeben. Euro 150,-. Tel. (0711) 514361

Märklin-Gleise: 50 % von Neupreis; Spur I Nr. 59033; 5903; 5916; 5936; 5935; 5977; 5976; 2 Stück Personenwagen 2-achsig; 1 Stück Gepäckwagen 2-achsig; alle Wagen Epoche II - III; Wagen sind neu; Preis je 44,- Euro. Tel. (07721) 70270

DDR-Kabelauto alt Wolga M 21 blau/weiß im OK 140,-; BAT-Raupenkipper im OK 140,-; AMI kein Cabrio im OK 100,-; Gabelstapler mit Hänger rot 70,-; Spur S LKW S4000 Kessel Oil 60,-; Hänger Benzin 40,-; Fleischmann-H0-Drehscheibe elekt. 100,-; Weichen à 15,-; alte Temos- + Auhagenpapphäuser Stück 8,-. Tel. (0340) 2212094

LGB-Depeschen 2 - 55, außer Heft 5 + 9, dafür Heft 43 + 47 doppelt, also zusammen 44 Hefte für 250,- Euro zu verkaufen. Sehr guter Zustand! Suche LGB 3019, 4010, 4020, auch Tausch. Tel. (0171) 4348626

Peco-Fine-Scale-Gleise Code 75. 25 x SL 100F Flexgleis, je 1 x SL-E189, SL-E195, SL-E196, SL-E198, SL-193. DKW 2 x SL-190, 6 x SL-E191, 7 x SL-E192, 10 x Weichenantrieb PL-10. Alles neu. Nur zusammen abzugeben. Ladenpreis weit über 500,- Euro. Tel. (0171) 6419573

Spur-I-Preisführer, alle Hersteller, 37 Din-A-4-Seiten, 914 versch. Artikel. Tel. (08705) 2308 **G**

LGB-Dampflok + Soundtender, Lok 21140 / 20130 / 21910 / 20910 / 30170 / 40150, Gleise, Zubeh. usw. zu verk. o. Tausch. Hans-Dieter Seidel, Tel. (05132) 57933 Lehrte

Neu: Messingzubehörteile für DR-Dampflok. Feine Dampflokteile in Messing oder Silber, ca. 50 verschiedene Teile lieferbar. Sortiment wird laufend erweitert. Liste für 1,- Euro (Briefmarke) an: A u. M Modell Modellbau & Zubehör, Sagarder Weg 6c, D-01109 Dresden, Telefax (0351) 8908179, E-Mail: a.u.m@online.de **G**

Piko: BR 185 (57430), A-Gleis 46-tlg, inkl. 3 Weichen m. antr., 2 Pers.-Wg., 3 Güt.-Wg. 85,- Euro; LGB: Niederbordwg. m. Stapler, 11 x 11000, Fig.-Set 70,- Euro; Roco-Gleis m. Bet. 31-tlg. 28,- Euro; Bücher EK: V60, BR 80/89, Mstr.-Fotos Bd. 3 je 18,- Euro. Tel. (05067) 249330

Märklin-Insiderwagen 1998 - 1999 - 2000 - 2003 - 2004 je 20,- Euro; 5 Jahre Insider Mitgliedswagen 30,- Euro; 100 Jahre Märklin Museumswagen 30,- Euro; Modellbahn-Treff Göppingen 1997 25,- Euro; 2 Märklin-Magazin-Wagen 1997 + 1999 je 20,- Euro; 2 Wagen Dortmunder Eisenbahn, je 15,- Euro. Alles neu und originalverp.; 100 verschiedene Bier-, Lebensmittel-LKW 1 : 87 aus Werbung, usw. je Stück 1,50 Euro oder 100 Stück 120,- Euro. Tel. (06181) 33151

TT-Tillig, BR 81 und 3 Güterwagen, 5 Fertighäuser, Pilzgleis, 5 Weichen, 5 Flexgleise und weiteres Gleismaterial. Neuwertig, gesamt für 100,- Euro zu verkaufen. Tel. (0160) 93861328 Pemsel

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (Ilm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 Jetzt Musterausstellung. **G**

Verkaufe Spur 0 Lemaco: Stromlinien-Dampflok Baureihe 06, 5160,- Euro; DB-E-Lok 116009-2 grün, 2480,- Euro. Fulgurex: DB-Dampflok Baureihe 82 008, 2650,- Euro Tel. (0041/52) 6258516

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Verkaufe Ladegüter in den Spurweiten N, TT und H0. Infos unter: www.Modellbahn-Bachmann.de oder bei: Modellbahn-Bachmann; Andreas Bachmann; Sofioter Str. 8/41; 99091 Erfurt; Fax (0361) 6663192 **G**

NEU in Sachsen: - Edelstahlgleise; - Forstgrenzstein u. sächs. Meilensteine aus Sandstein; - Transformatoren von Titan. Auskünfte: Otto-Shop Hartha, Tel. (034328) 42285; Internet: KARL-HEINZ_HAMANN@web.de **G**

Spur 0 Finescale: Loks und Wagen DR und DRG, häufig aufgerüstet mit Messingzurüstteilen, Schraubenkupplungen, Federpuffern, Faulhabermotoren, usw., sowie: 0-Scale-Models 1 : 45; je 36,90!!! „0-Scale- / Feinsc.-Liste" nur gegen Freiumschlag!!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 oder www.zentral-station-berlin.de **G**

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug, div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Tillig-Pilz Code 83 Elite H0: 85125 gerade 2,85; 85351 Weiche 13,50; 85352 Weiche 13,50; 85382 Y-Weiche 14,50; 85501 Gleisverb. 2,50; 85502/06 Gleisverb. 1,50; 86110 Unterfl.-Antrieb 9,50; 86509 Gleisbet. gerade 3,25; 86515/16/26 Gleisbet. Weichen 2,50!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356; oder: www.zentral-station-berlin.de **G**

Peetz Vitrinen für alle Spurweiten. Wieviel sind Ihnen Ihre Modelle wert? Viel! Dann präsentieren Sie sie auch angemessen! Top Acrylvitrinen. Info kostenlos. Liebengrün 156, Tel. (0366 40) 22433, 07368 Liebengrün, Fax (036640) 22508, info@vitrinen-peetz.de; www.vitrinen-peetz.de **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

LGB und TT von Sammler gesucht! Kaufe auch komplette Sammlung. Angebote bitte unter Tel. (0341) 4613285

Kaufe LGB-Sammlungen, Anlagen und Geschäftsauflösungen. Selbstabholer. G. Mattolat, Tel. (06134) 560632 Fax (06134) 560631, Mobil (0171) 7465020 **G**

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking. Gerne Sammlungsauflösung; hole ab, zahle bar. Tel. (07308) 921889 ab 18 Uhr

Kaufe unbespielte Modellautos mit Karton aus der Zeit 1950 - 75 von Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox (keine Yesteryears), Schuco, Siku und Tekno, auch große Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf, Tel. (0211) 553 931 bzw. brunorosenkranz@web.de

Uralt-Eisenbahn der Spuren I, II und Bodenläufer-Zug, nach Möglichkeit komplett, von Liebhaber gesucht. Wir sind seriös, Selbstabholer und bezahlen in bar. Wir freuen uns, wenn Sie etwas für uns haben und uns unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Kaufe Modelleisenbahn Spur H0, Gleich- u. Wechselstrom. Gerne ganze Sammlung o. Anlage. Tel. (02421) 692143, Fax (02421) 2063571. D. Kühne, Georgstr. 32, 52353 Düren

Suche H0m-Artikel von Zeuke/Bemo der „Spreewaldbahn", inkl. Schienen und Weichen. Fax (02255) 8985 oder Mail: Werner.Bueser@freenet.de

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Suche von Günther Modellbau „Oldtimer-Schienenomnibus" Nr. B680 (unmotorisiert) oder Nr. B680M (motorisiert) als Bausatz auch mit Fehlteilen oder defekt. Tel. (06473) 2797 E-Mail: urbebu@t-online.de

VERKAUF

Loks + Wagen H0

Bemo-Ausverkauf, wegen Aufgabe der Sammlung und Anlage: 13 Personenwagen, 11 Güterwagen, z.T. beladen, 3 Loks, 1 Schienenreiniger, einzeln oder komplett 620,- Euro. Herbert Grözinger, Sombartstr. 56, 70565 Stuttgart

H0-2-L, Epoche II: Liliput, L104203 BR 42 1900 grau 170,- Euro; Roco 63250 BR 50 1675ük 160,- Euro; Roco 43352 BR 44 1095ük 150,- Euro; Gützold 45200 BR 52 079 Wannentender 140,- Euro; Gützold 29102 BR 56 2906 AEG-Staub 120,- Euro; Loks neuwertig, unbespielt, nicht zugerüstet, in OVP, Micro-Metakit-Loks zu verkaufen. Tel. (0171) 3387117

Märklin Primex: Loks und Wagen, alte Kataloge, Wik., Herpa, LKW, PKW, alles neuwertig, umfangr. Liste geg. 1,44 Euro Briefm. Karl-Heinz Wehrmeister, Tückinger Höhe 32 b, 58135 Hagen **G**

3148 D-Zug-Set aus 60er-Jahren: Dampflok 01, 4 x D-Zugwagen, Schienen, Weichen, VB 240,- Euro; Dampflok 3085 BR 03, falsche Tenderbeschriftung, gealtert, VB 110,- Euro. Tel. (02154) 6668

Verkaufe Loks + Wagen in H0 aus Modellbahnsammlung. Tel. (03362) 26578 nach 19 Uhr

Verkaufe Lima: V300, Best.-Nr. 2082 17, WS, neuwertig, Preis VB. Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647 ab 19 Uhr

Fl. 4139, BR 39, GS, H0, KKK, OVP, OK, 95,-; Fl. 4171, BR 03, Stromlinie, OVP, K, 100,-; Ri. DB, B1 010 Vitrine, GS, H0, KK, 100,-; Pi. DR, BR 01.5, Öl, DDR, H0, OVP, BK, 45,-; Ro. DR, BR 120, Taigatrommel, neu, 105,-; Pi. MAV, Taurus, BR 182, KK, GS, neu, 50,-; SM D-Wagen, grün-beige, Typ Y 1 x 1 x 2 Kl. 2 x 2 Kl. 1 x 2 Kl. Gp, St. 28,-; Ro. Gw 3 St. Container Maggi 24,-; Ro. Kühlwagen Bananen 10,-. Tel. (06171) 73238

Fl. 1 x 98811 90,- Euro; 1 x 98812 90,- Euro; 1 x 89622 100,- Euro; Trix 2470 ET 75 + Beiw. 115,- Euro; Riv. BR 98009 Windberg 120,- Euro; Li. 4 x Langensch., grün, 85,- Euro; 4 x Langensch. Länderb. 90,- Euro; 24 Drehgest. 75,- Euro; + NN + Porto. Tel. (0271) 21254

Verk. für Skandinavien-Fans: Roco 63060: NSB-Diesel-Triebzug MA 461 m. Beleuchtung in OVP für 250,- Euro; Alles Roco: 42476 DSB-Reisezgw.: 25,- Euro; 44417 DSB-Reisezgw.: 25,- Euro; 45340 DSB-Reisezgw.: 25,- Euro. Bei Gesamtabnahme nur 300,- Euro. Angebote unter: Tel. (030) 4239201

Roco H0 BR 58 DR 95,-; 01 DR Altbau 160,-; 57 DRG 90,-; Flm. 38 DRG 100,-; 65 DB 89,-; Lima BR 61 DRG 95,-; Piko BR 95 + 38 + 56 je 65,-; BR 03 + 41 + 52 + 01 je 59,-; BR 24 + 75 + 64 je 39,-; BR 86 + E11 35,-; Hruska BR 91 70,-; BR 80 + BN 150 + E 69 je 23,-; VT 135 DB 35,-; Doppelstock 30,-; Reisew. 4-achs Y je 11,-; Reko 11,-; Saxonia 129,-; alles i. O. Tel. (0340) 2212094

Notverkauf: Angefangener Bausatz H0e Bemo BR 99.73 180,- Euro; H0e-Bausatz Model Loco BR 99.51-60 250 Euro; H0e-Bausatz sächs. VI K 250,- Euro; Roco H0e 34528, 34529, 34530 je 23,- Euro; Traglasten gealtert 30,- Euro; 3 x off. Güterw. 4-achs. je 20,- Euro; 4-achs. Güterw. mit Heberl. 25,- Euro. Uwe Käßler, Thrombergstr. 7, 02625 Bautzen, Tel. (035 91) 276153

Biete Roco: 44810 (Prinzregentenw. blau), Zustand 1A, OKT, zum Tausch gegen 44811 (grün), gleicher Zustand. Tel. (0201) 8417649

Privatbahnmodelle verschiedener Bahnen u.a. Hersfelder Kreisbahn, EVB, Bentheimer Eisenbahn, AVG und viele mehr. Info: Förderverein Bf. Littfeld, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647 Schumacher **G**

Messingmodelle aus einer Sammlungsauflösung (Mikrometakit, Ferro Train, Lokomotivmanufaktur, Lemaco,...) zu verkaufen. Nähere Informationen unter dampflok@utanet.at od. Tel. (0043676) 4367548 ab 18 Uhr

Liliput BR 01 10134 + 10123; BR42 + 52 4202 + 5203 je 150,-; Roco BR44 4126D 95,-; Piko ES499 blau, grün, rot je 35,-; E69 rot 20,-; E46 grün 40,-; OVP; Preis VHB. Tel. (034671) 62384

Verkaufe Märklin H0, neu, ORK: 3335, 3411, 37190, 37284, 37605, 39190, 39573. Jürgen Stadelmann, Anselm-Schott-Weg 12, 88631 Beuron, Tel. (07466) 278

Piko vor 1989, neu od. neuwertig, 1 BR 01.5 m. Schnellzug, 1 Schnellzuglok BR 211, 1 Dampflok u. Tender 411147-2, 1 Triebwagenzug BR 185 + BR 195, 3 Modellbahnwagen K. Sächs. Sts. E.B., 1 Diesellok + 2 Güterwagen 110025-4, 2 Blocksignalsets 6866 + Gleise + Häuser. Komplett 450,- Euro. Tel. (04672) 1725

Märklin 28508, Zugpackung m. BR 86 u. 3 Umbauwg. weinrot, 190,-; 43209 Wagenset „Loreley", 160,-; 3456 E60 grün, 90,-; 33531 BR 120 m. Weihnachtsmotiv, 95,-; 3312 + 4674, Dampflok T5 gn/sw u. Kesselwagen, zus. 70,-; Metallweichen 5202 li/re je 13,-; Kreuzung 5207 16,-; alles neuw. m. Karton, inkl. Versand, Tel. (06039) 926996 abends

Roco: E 44.5 DB (43405) 80,-; E 150 DB Cargo (63710) 85,-; E118 DB (43661) 80,-; E17 DB (43717) 100,-; E139 DB (43386) 75,-; V200 DB blau/beige (43524) 80,-; E194 DB (43483) 110,-; Köf III DB (43477) 75,-; BR50 DB (43288) 135,-; BR57 DR (43346) 110,-; BR58 sächs. Sts.B. (43328) 100,-; BR74 DRG (43270) 95,-; Trix: VT135 + Bwg. DRG (22473) 90,-; V140 DB (22448) 100,-; alles neuwertig. Tel. (03385) 505162

Roco E 103 233-3, rot für Märklin digi., analog, Vitrinenmodell, 180,- Euro. Tel. (05593) 8839

Flm.: BR 94 DB (4094) 85,-; BR 55 DRG (4154) 115,-; BR 03 DRG (4104) 130,-; BR 38 DRG (4160) 115,-; BR 41 DB (4130) 135,-; BR 01 DB (4169) 100,-; BR 798 + Bwg. DB (4400) 65,-; BR 38 DB großer Tender (4162/93) 135,-; BR 89 DRG (4010) 80,-; Gützold: BR 56 DRG mit Kohlenstaubtender (29100) 75,-; Brawa: Köf li DB (0470) 75,-; Hruska: BR 91 DR (2001) 75,-; Lil. / Bachmann: BR 18 DB (104001) 130,-; alles neuw. Tel. (03385) 505162



Lima, Jouef, Rivarossi, Röwa, Hag, Brawa, Liliput, amerikanisch usw. z. B. Hag: 221 + 226 Re 4/4 I gr je 179,-; Klein/Kleinb.: 10701 ÖBB 3-teil. Nahverkehrsz. beige/blau 134,-; BR 2050 ÖBB grün 59,-; BR 2060 ÖBB grün 49,-; Trix: 2281 „Der grüne Engel" 269,-; 22430 Bay. DXII 154,-; 22553 BR 111 beige/blau 99,-; 23792 CIWL Gepäckw. braun 50,-; Lima: 208501 Düwag-Straßenb. 109,-; 208264 1042 ÖBB orange 79,-; 208397 Re 6/6 SBB rot 104,-; 208412 Eurosprinter 99,-; Jouef: 8283 140-C SNCF 79,-; Atlas: 7037 GP 40 grün, Cotton Belt 54,-; Athearn: EMD F7A grün, Northern P. 49,-; usw.!!! „Lima-Lil.-USA-Liste" nur gegen 1,- Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 oder: www.zentral-station-berlin.de **G**

Umfangreiches Angebot an Loks u. Wagen H0 sowie Literatur. Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Märklin-H0: 7 Loks, analog, für 690,- Euro; 2 x SBB-E-Loks, 2 x DR-E-Loks, 1 x ÖBB-E-Lok, 1 x Roco-E-Lok E 41 grün, 1 x DB-221 rot, 60 Güterw. für 360,- Euro, alles neuwertig und mit Originalkarton, 17 Schnellzugw. 24 cm, Blech, guter Zustand, kein Rost, 4 Wagen (TEE) u. 4 Wagen (blau-beige) mit Beleuchtung zus. 240,- Euro. Info von: Karl-Heinz Siebrecht, Tel. (05571) 913640

Verkaufe aus meiner Sammlung div. Zweileiter-Loks (teilw. m. DCC-Dec.), Wagen, Sose (u.a. K.W.-Zug) u. Zubeh. der Hersteller Fl., Roco, Trix, Lima, Piko, etc. Ep. I - IV. Liste m. Preisen gegen Rückumschlag. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe, Tel. (04882) 603429

Roco: 63675 ÖBB, E-Lok 1116-100 Taurus blau, Licht ins Dunkel, neu, 160,- Euro. Tel. (07258) 7303 abends

Verkaufe Roco H0: Mallet-Tenderlok, Baureihe BBII der K. Bay. Sts.B. für 150,- Euro. Tel. (05204) 89959



Märklin - 37081 - 780,- Euro; 37082 - 420 Euro; TK800 - 300,- Euro; 83320 - 150,- Euro; 3751 - 140,- Euro; 3452 - 140,- Euro; 83341 - 150,- Euro; Europazug 1 Lok u. 12 Wagen - 300,- Euro; 2610 - 170,- Euro; 3106 - 125,- Euro; Porsche-Set 92 - 100,- Euro; Wa. 42128 - 50,- Euro; 47123 - 55,- Euro; 2 x Set 800 - 380,- Euro; 7800 - 500,- Euro; Metalldrehscheibe mit Schalter u. Trafo 175,- Euro; Hamo BR 86 dig. 90,- Euro; 20 St. K. Wa. 4660 - 78 versch. Aufdr. Preis auf Anfrage; Trix 22520 - 170,- Euro; Wa. 23316 - 70,- Euro; 23352 - 120,- Euro; 28067 - 80,- Euro. Tel. (06227) 30255

Berliner S-Bahn Woytnik 1660-4, nagelneu, 750,- Euro. Tel. (0911) 3581 35 Stensitzky

Märklin H0: Schienenbus-Messfahrzeug 3013 mit 2 Beiwagen 40182 + 40183 in Gelb, absolut neuwertig in OVP, komplett 125,- Euro inkl. Versand. Tel. (06834) 3719

Dachbodenfund: Alles Piko, ab 1962, 300 Schienen, 18 Weichen, 14 versch. PW, 21 versch. GW, 11 versch. Loks, 1 Trafo, Preis VHS. Tel. (034224) 46788

Regiosprinter „Rurtalbahn", überarbeitete Auflage, neuer Motor, Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, Haftreifen, aktuelle Beschriftung (RTB) 299,- Euro, inkl. Porto. Weitere Modelle der RTB im Laufe des Jahres. rail-scale, Tel. (02421) 490101, rail-scale@gmx.de **G**

ANKAUF

Loks + Wagen H0

Wechselstrom von Fleischmann Art. 1094 BR 94 Lok-Nr. 1730 mit hellen Radsätzen gesucht. Tel. (0351) 3112 979

Suche Märklin-E-Lok BR103 in Rot, Nr. 3358 Aufschrift 103115-2, silberne Lüftungsgitter, Preis: „Koll", in gutem Zustand. Tel. (0361) 7311955

Suche Modelleisenbahnen aller Art H0, TT, N, Z, I und LGB, auch große Sammlungen. Angebot an J. Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 oder Fax (05656) 923666

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. **Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...**
2. **Verrechnungsscheck beilegen oder ...**
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- **Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.**
- **Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.**
- **Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.**

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Fleischergasse 8;
01773 Altenberg: • Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bemmann im 'Moritz-Hof', Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09465 Neudorf/Erzgebirge: • Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10789 Berlin: • Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10827 Berlin: • Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; • Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Straußberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfliz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29, 1. Etage;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (City);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22113 Oststeinbek: • GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22393 Hamburg: • Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
22848 Norderstedt: • Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30419 Hannover: • Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37213 Witzenhausen: • Modellbahnhof Peter Pfaff, Walburger Str. 25;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37308 Heilbad Heiligenstadt: • Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
38165 Essenrode: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;
39104 Magdeburg: • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;

39108 Magdeburg: • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 Schönebeck: • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39326 Samswegen: • Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
39343 Süplingen: • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 Stendal: • Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 Düsseldorf: • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 Düsseldorf: • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
40721 Hilden: • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 Ratingen: • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 Nettetal - Kaldenkirchen: • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
41460 Neuss: • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 Hückelhoven: • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 Wuppertal: • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 Wuppertal: • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42697 Solingen: • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 Solingen: • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 Dortmund: • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 Dortmund: • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 Bochum: • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 Essen: • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 Essen-Steele: • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45476 Mülheim/R.: • Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
45479 Mülheim: • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 Bottrop: • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 Wesel: • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 Duisburg: • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 Krefeld: • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 Krefeld: • Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 85;
48145 Münster: • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 Münster: • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 Osnabrück: • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 Diepholz: • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 Lingen/Wachendorf: • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 Frechen: • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 Brühl: • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 Köln: • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
50939 Köln: • Modellbahn Ecke, Peter Flunkert, Luxemburger Str. 307;
51105 Köln: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 Köln: • Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 Leverkusen: • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 Leverkusen: • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 Bergisch Gladbach: • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 Gummersbach: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 Aachen: • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
52134 Herzogenrath: • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
52372 Kreuzau: • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 Linnich: • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 Bonn: • Modellbahnstation Bonn, Römerstr. 23; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler: • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
53859 Niederkassel: • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 Mainz: • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 Staudernheim: • Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 Koblenz-Lützel: • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 Neuwied: • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 Siegen: • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 Benolpe: • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 Hagen-Haspe: • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 Lüdenscheid: • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdohler Str. 5;
59065 Hamm: • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 Beckum: • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 Nordkirchen: • Spiele-Zug, Bergstr. 14;

PLZ-Gebiet 6

60311 Frankfurt: • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 Frankfurt: • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 Bad Orb: • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 Büdingen: • Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
63897 Miltenberg: • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64720 Michelstadt: • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 Rüsselsheim: • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 Idstein: • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 Ludwigshafen: • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 Ludwigshafen: • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerstraße 3;
67112 Mutterstadt: • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 Frankenthal: • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 Dudenhofen: • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 Kaiserslautern: • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
67806 Rockenhausen: • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 Mannheim: • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 Mannheim-Käfertal: • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 Viernheim: • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 Eppelheim: • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 Stuttgart: • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 Stuttgart: • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 Stuttgart: • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 Stuttgart: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 Böblingen: • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 Renningen: • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
71334 Waiblingen-Beinstein: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 Marbach: • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 Tamm: • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
72127 Kusterdingen: • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 Plochingen: • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 Remshalden: • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 Urbach: • E.V.A. H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 Ostfildern: • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 Heilbronn: • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 Öhringen: • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 Ravenstein: • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 Pforzheim: • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 Karlsruhe: • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 Karlsruhe: • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 Karlsruhe: • Spiel und Freizeit, Griesbachstr. 12;
76275 Ettlingen: • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 Rastatt: • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 Bruchsal-Untergrombach: • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
76684 Östringen: • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 Villingen-Schwenningen: • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 Konstanz: • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
78713 Schramberg: • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 Freiburg: • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 Waldkirch: • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

80634 München: • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 München: • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 München: • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 Germering: • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 Altenmarkt: • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 Eggenfelden: • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 Kirchdorf: • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 Freising: • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 Moosburg a.d. Isar: • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
85599 Parsdorf: • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 Oberschleißheim: • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 Messkirch: • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 Pfullendorf: • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 Neu-Ulm: • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 Thalfingen: • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 Giengen: • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 Nürnberg: • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 Nürnberg: • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 Nürnberg: • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 Fürth: • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 Erlangen: • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 Weiherhammer: • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 Waldkirchen: • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 Straubing: • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10;
95028 Hof/Saale: • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 Marktredwitz: • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Dammstr. 6;
96215 Lichtenfels: • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 Hassfurth: • Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
97842 Karbach: • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 Suhl: • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 Dillstädt: • Modellbahn-Shop Pabst, Obernrohrerweg 4 A;
98574 Schmalkalden: • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 Meiningen: • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 Erfurt: • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52;
99086 Erfurt: • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 Arnstadt: • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 Weimar: • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 Apolda: • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 Sömmerda: • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 Bleicherode: • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 Gotha: • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 Edingen/Enghien: • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 Söborg: • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 Paris: • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ Rijswijk: • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE Wagenberg: • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB Eindhoven: • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB Apeldoorn: • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG Gasteren: • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 Wien: • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 Wien: • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 Gmunden: • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 Micheldorf: • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 Trangsund: • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 Malmö: • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 Lengnau: • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 Basel: • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 Basel: • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
8037 Zürich: • Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

11000 Praha: • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 Praha 2: • Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 Budapest: • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche H0-Sammlungen / -Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (026 41) 912450 o. (0172) 2020433

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bezahle immer in bar u. bin Selbstabholer. Ich würde mich über ein Angebot freuen. Tel. (05608) 95023 Fax (05608) 95025

Su. von Piko (DDR) E 46 in Blau/Elfenbein oder Rot/Elfenbein. Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix, usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700, Fax (06106) 16104 **G**

Suche Modellbahnsammlung Märklin oder Fleischmann - gerne auch Nachlass oder gr. Anlage. Bevorzuge Material der letzten 20 Jahre. Lege Wert auf gepflegtes Material (wenn möglich mit Originalkarton). Garantiere eine seriöse Abwicklung - zahle für ausgewählte Märklin-Stücke bis 75 % vom Koll 2004. Angebote bitte an: Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 37079 Göttingen, Tel. (0551) 505070 oder Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Bitte keine Briefmarken!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung

Telefon (0 75 24) 97 05-40 / (0 75 24) 97 05-41 / Fax (0 75 24) 97 05-45

Suche Modellbahnsammlungen von Märklin, Flm., Roco, Brawa, usw. Bevorzuge gerne große Sammlungen. Bin Selbstabholer u. zahle immer in bar. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Suche: Roco 44006 Königlicher Hofzug (5 Wagen) der KWStB. und evt. dazu passende Lok. Arwed Bandorski, Frankfurter Str. 17, 61449 Steinbach/Ts.

Brünierte, orig. Lokradsätze u. 5-Anker-Motoren. Radsätze a. f. andere Hersteller. Fahrgestelle a. defekt interessant. Freundl. Angebote m. Preis an Fax (09499) 902063

Lima-Nr. 309091: NSB-Rzg.-Wg. für Kinder „Bamsetoget" (Nrydesign), rot. Biete dafür: 2 Stck. NSB-B5-2 Wg. (Gammeldesign), braun, von Lima. Tel. (030) 4239201

Suche Brawa 0530 LVT 172 DR oder 0542 VT 2.09 DR. Tel. (07258) 7303 abends

Uralt-Eisenbahn der Spuren I, II und Bodenläufer-Zug, nach Möglichkeit komplett, von Liebhaber gesucht. Wir sind seriös, Selbstabholer und bezahlen in bar. Wir freuen uns, wenn Sie etwas für uns haben und uns unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Trix Express, Loks, Wagen, Sammlungen, Anlagen, Kataloge, Ersatzteile und Zubehör gesucht. Es freut sich auf Ihren Anruf: Jürgen Sauter, Tel. (07261) 655617 Fax (07261) 973502

Märklin-V36 dringend gesucht: Art.-Nr. 3446 MHI 1994, weinrot, DB-Keks, Betr.-Nr. V36 235, nur sehr guter Zustand, möglichst Originalkarton. Angebote: Tel. (04103) 7537

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Suche HAG-BLS-Wagen, Art.-Nr. 4560.455. Walter Ficinus, Vorheimer Weg 42, 59227 Ahlen, Tel. (02382) 4634 und Fax

VERKAUF
Loks + Wagen TT

BR E 42 40,-; BR 35 70,-. Uwe Köhler, Irkutsker Str. 237, 09119 Chemnitz, Tel. (0371) 2401029

Loks BTTB: BR 110 / 112 á 25,-; BR 221 á 30,-; BR 86 á 30,-; BR 242 á 30,-; 4-achs Kessel- und Eiskühlwagen á 3,50; Städteex. u.a. Y-Wagen á 9,-; Zubehör - Trafo á 23,-; Tastenpult á 3,-; Matchboxautos. Tel. (069) 35356350

Verkaufe: 26 Loks u. Triebwg. von Tillig u.a.; weiter: 45 Wagen von Tillig u. PMT; dazu umfangreiches Zubehör wie Signale, Weichen, Gebäude u.v.m. Bei Interesse Liste anfordern; Preis Verhandlungssache. 15711 Königs Wusterhausen. Tel. (0173) 4468571

An alle Werbewaggon-Sammler: Verkaufe ca. 70 Werbewaggons (Kühl-, Kessel-, und offene Wagen. Anfragen unter Tel. (0162) 8467211

Biete BR 151 grün von Beckmann in Spur TT. Preisangebote unter Tel. (0170) 4835486

Hobbyauflösung TT. Listen gegen Freiumschlag + 0,55 Euro extra Briefmarke. Loks - Wagen - Gebäude - Elektrik - uvm. Christian Hellberg, Schulstraße 48, 76689 Neuthard, Tel. (07251) 440514

Verkaufe BR 80 von Roco und BR 44 für je 50,-; 2 x BR 250 und BR E94 und BR 254 für je 40,-; und 1 Köf blau für 100,-; Waggons für 3,- und 10,- Euro. Anfragen unter Tel. (0162) 8467211

Zeuke alt V 200 braun SJ im OK 320,-; Silverlines 100,-; Güterwagen im OK Stück 7,-; Berlin TT BR 23 55,-; BR 56 + 254 45,-; BR 86 + 250 je 40,-; BR 110 gelb 55,-; rot 42,-; E11 + 42 + BR 107 35,-; BR 81 + 92 + V 36 je 22,-; LVT + Beiw. 35,-; Zeuke Dach weiß 50,-; LVT mit Pmt-Antrieb 75,-; BR 130 + 221 je 19,-; Touristenexpress 120,-; alles i.O. Tel. (0340) 2212094

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche in TT: E-Lok BR 03 von Bekkmann. Wolfgang Zeibig, Tel. (0341) 9600388 E-Mail: Wolfgang.Zeibig@kabelleipzig.de

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N Arnold: Set 0322 5 Weiacher Kies SBB 4-achs. 95,-; 2210 BR 01 DB 119,-; 2212 BR 75 DB 79,-; 2223 BR 89 Schlepptender 69,-; 0224 T2 39,-; 2272 BR 78 DRG 99,-; 2280 BR 95 DB 99,-; 2281 BR 95 grün DRG 119,-; 2285 BR 74 DB 79,-; 2512 BR 41 DB 99,-; 2515 BR 55 DB 105,-; 2540 BR 18 DB 119,-; 2008 V100 DB 79,-; 2013 BR 212 DB neurot 79,-; 2015 BR 265 DB rot 89,-; 2052 BR 218 DB beige/rot 65,-; 2055 V45 DB rot 49,-; 2066 Köf DR 69,-; usw.!! Weitere Fahrzeuge, auch gebrauchte, auf Anfrage! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 oder: www.zentral-station-berlin.de **G**

Verkaufe: Märklin Spur Z aus Vitrinensammlung: Dampfloks, Personenwagen, Güterw., Schienen, Weichen u. s. Zubehör. Alle Loks sind gereinigt u. fahrbereit. Auf Loks und Wagen 30 % Rabatt. Günther Kronen, Kolbenzeil 16a, 69126 Heidelberg, Tel. (06221) 301633

Piko N: BR 55 69,-; BR 118 + T 445 + BB 2200 je 19,-; Tsch. S4 24,-; Doppelstock 2-teil. 20,-; 4-teil. 40,-; Y-Wagen 10,-; neue Oberleitung + Masten kompl. 120,-; alles i. O. Tel. (0340) 2212094

Fleischmann: BR 01.10 (7171-7173) á 75,-; BR 50 (7181) 95,- / VT-610 (7415) 115,- / BR 23 DB (7123) 7 / Reinig.-Lok (7968) 45,- / Arnold: BR 80 (29,-), Rheingoldexp.: 0143 = 109,- / V320 = 59,- / Minitrix: DR 03 = 69,- / BR 216 = 39,- / Wagen-Set 15208 = 49,- / Brawa VT 643 = 95,- / DSG-Speisew. 13769 / 768 á 10,- / Pullmann Packwg. = 10,- / Diverse Güter- + Person.wg. Tel. (069) 35356350

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N. Arnold-Städte-Express 1./2. Kl. Speisewagen WRge-Doppelstock S-Bahn-Mittelwagen blau-grau, Halberstädter-Lang-Mitteleinstieg, beige/grün oder nur grün. Reko-Wagen, 4-achsig, beige/grün, DR. Edwin Grütmacker, Schwalbenring 11, 19243 Wittenburg, Tel. (038852) 52727 ab 18 Uhr, Mobil: (0170) 4012478

Märklin Z: Suche Loks, Wagen, Gebäude, Oberleitung und Zubehör. Zust. egal, auch defekt. Ep. II - IV. Nur privat! Tel. (0791) 9781041 Handy (0174) 2654038. Rufe auch zurück.

Spur-N-Sammlung oder große Anlage, auch umfangreicher, von privat gesucht. Tel. (04221) 398887 oder (0177) 5180889

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Kaufe N + Z in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 970 Fax (06106) 16104. **G**

Nohab Minitrix 2021 und 12718 DSB, reinbraune Loks gesucht. Tausch möglich gegen dto. belgische + luxemburgische, auch Piko-N-Nohabs. Diese evtl. auch zu verkaufen. Tel. (02234) 59646

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB-Teile abzugeben: 2085 Mallet-lok, 21400 + 22400 Krokodil rot und grün sowie 4040 Leunatankwagen in gutem Zustand. Tel. (0209) 43263 und Fax

Preisgekr. Handarb.-Modelle Spur II 64 mm Ghs Oppeln, 45 mm (G) sächs. GGw u. Rungenw. m. Drehschemel. Preis auf Anfr. Tel. (0174) 5933483

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Suche Märklin Maxi: Nr. 54872 mit oder ohne OVP. Zahle bis 200,- Euro. Tel. (06120) 4577

Spur-I-Preisführer, alle Hersteller, 37 Din-A-4-Seiten, 914 versch. Artikel. Tel. (08705) 2308 **G**

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche Skandinavische Modelle Schweden (SJ), Dänemark (DSB), Norwegen (NSB) der Baugrößen H0 und N, Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, Pocher, Lima, usw. alles von Interesse (auch Einzelstücke). Seriöse Abwicklung und faire Bezahlung garantiert. Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 37079 Göttingen, Tel. (0551) 505070, Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle und seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Kühn-Decoder und Umbau Spur: H0, TT, N. Sehr preiswert! Tel. (03385) 495440. Preisliste: www.modellbahn-ahl.de **G**

Fleim. H0 Profigleis: Dreiwegweichen 6158 und Kreuzungsw. 6166 m. Antrieb je 15,- Euro, Bogenweichen 8,- Euro, Bogengleise 6120 / 6125. Tel. (0176) 29234047. Rufe zurück.

Verk. H0-Komplettanlage, mit fahrbarem Material 315 x 120. Preis VB. Tel. (0341) 4417536 oder (0171) 457 8532

Diorama Kirmes H0, mit 14 Funktionsmodellen, wie Riesenrad usw., Preiser-Figuren u. 5 Schaustellerbuden. Märklingleis m. Verladerampe. Größe 1,6 m x 1,6 m; VHB 500,- Euro. Tel. (0171) 5561235 Rauth

Digital-Zubehör von Märklin in OK und Anleitung. Modellbau „H0" von Faller, Vollmer, Pola. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Handy (0151) 14059629

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Su. Brücken-Stellwerke von TeMos und Pflugbeil sowie weitere Holz- / Pappgebäudemodelle (DDR). Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

Suche Untersuchungsgruben / Bekohlung / Entschlackung von B + K in H0. Angebote an: Christoph Schnieder, Bahnhofstr. 78, 26835 Hesel, Tel. (0170) 4622615

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Zu kaufen gesucht: Zu Spur G wasserfeste, großflächige Dachplatten in diversen Imitationen Ziegel, Eternit, etc., auch Mauerwerk. Peter Späth, Gatterweg 25, CH-4125 Riehen

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Wegen Aufgabe nochmals reduziert: Literatur, Bücher, Monatshefte, Sonderhefte, DV u. A., Kataloge, Sonstiges. Mehrseitige Liste von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verkaufe MEB 1963 bis 2004 ungebunden. 1963 bis 1973 teilw. unvollst. für 100,- Euro. Selbstabholung nach Absprache. Tel. (03332) 23615

Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure neu! 172 S., illustriert, 17,80 Euro. Best: phei2871@aol.com **G**

Modelleisenbahner, Magazin, Jahrgang von 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 für je 12,- Euro zu verkaufen. Tel. (0160) 93861328 Pemsel

Video: E.R. Video-Express 1 - 45. 1 x abgespielt, zum größten Teil mit Zeitschrift, nur komplett 110,- Euro + Versandk. H.-U. Zeitler, Tel. (02752) 7856

Miba Jg. 1984 - 90, pro Jg. 18,- Euro; Miba-Hefte 50er- und 60er-Jahre pro Heft 2,- Euro. Miba Spezial, pro Heft 8,- Euro; Kataloge 70er- und 80er-Jahre; Eisenbahnedition Bd. 1 u. 2. Tel. (040) 66997232

Modell Eisen Bahner

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9 / 26 = Heft 9, Seite 26).

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2004

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2004

Unter der Lupe

Test

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2004

Literatur, Videos & DVDs zum Schienenverkehr & zur Modellbahn - innerhalb Deutschlands versandkostenfrei. Fordern Sie den kostenlosen Newsletter an. HENNIG SIB, Tel. (0341) 9128648 bestellung@bahnundbuch.de **G**

Modelleisenbahner-Jahrgänge 1982 - 2000, ungebunden abzugeben, 10,- Euro pro Jg. + Versand. Wolfgang Thierbach, Freistr. 54, 06295 Lutherstadt-Eisleben, Tel. (03475) 682113

Verschenke gg. Vergütg. Paketgeb.: 4 Ordner Blatts. Kosak / Das große Praxishandb. f. Hobbyeisenb. Manfred Pechmann, Eichstraße 9, 25336 Elmshorn

Bahnliteratur: Z.B. Kursb. DB 1980, Kursb. DR 1990, Franckh Altbau-E-Loks / Dampfloks bei der DB, Merkbuch Tfz. DR. von 1962. Liste von Tel. (0176) 29234047. Rufe zurück.

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Kennen Sie schon unser umfangreiches Literaturangebot? Liste kostenlos. SHMV-Versand, Abt. LI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

neu: www.bahn-buch-und-video.de **G**

Verkaufe Zeitschrift Modelleisenbahner von Jahrgang 1972 - 2004. Rückfragen ab 17 Uhr. Gerhard Schmidt, Schulstraße 34, 17495 Karlsburg, Tel. (038355) 61486

KUSWA Modellbau – KUSWA, In der Gartenstr. 12, 34513 Waldeck, 05623-973737, Listen 1,- € oder www.kuswa.de
Messingbausätze mit feinsten Details (ohne Antrieb)
SKL 25 der DR in H0: 49,- €; in TT: 44,- €
Akkuschlepper EL 16: H0, TT, N je 33,- €
Beschriftungen Ep. I-V nach Kundenwunsch
Neusilber, Messing, Anreiber, Decals für Z bis LGB

Seriöser Ankauf aller Eisenbahnen, kompletter Modellbahn-Service
DER LOKSCHUPPEN
Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65
Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
www.Lokschuppen-Berlin.de
Auch Versand!
FALSCHES WEIHNACHTSGESCHENK???
...wir kaufen an oder tauschen zu günstigen Konditionen und diskret!

VERKAUF
Fotos + Dias

Verkaufe sehr gute Sw-Handabzüge (PE-Pa.) von Dampf- und Diesellokomotiven, Bahndienstwagen, Bahnanlagen, Schmalspur der DB aus den Jahren 1972 - 1981. Umfangreiche Liste mit genauer Bildbeschreibung gegen 4,- Euro in Briefmarken. Jürgen Stadelmann, Anselm-Schott-Weg 12, 88631 Beuron, Tel. (07466) 278

Neu: Farbfotos 10 x 15 von DR, DBAG, Privaten (kein Dampf) von 1988 - 2004. Viel Ex-DDR. Liste gegen Freiumschlag (1,44 Euro) bei Bodo Braun, Friesenstr. 1, 14776 Brandenburg

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-3/38921

Modellbahn Wöhlte
N - TT - H0 - LGB extra
Digitalumbau • Reparaturservice
NEU Vitrinen - Maße nach Wunsch
Anlagenbau - Maße nach Wunsch
Am Gewerbepark 1 • 06918 Elster/Elbe
Tel. 03 53 83 / 2 14 38 • Fax 03 53 83 / 2 14 47
www.modellbahn-woehlte.de

PERMO
Perleberger Modellbauartikel
19348 Perleberg, Bäckerstr. 19, Tel. 03876/613001

NEU!! TT LPG Werkstatt	32,95
TT Dungstreueranhänger T 087	19,95
NEU!! TT Wohnwagen „Bastei"	18,95
H0 Dungstreueranhänger T 087	24,95
NEU!! H0 Wohnwagen „Bastei	19,95
Spur 0! Bienenwanderwagen	49,95

www-permo-miniaturen.de

Mini-Funk-Kamera
"N" bis "LGB" nur 15x15mm
www.electronic-philipp.de
e-mail ph-electronic@web.de
Tel.: 0761/1515910 nach 18.00 Uhr



"N" Güterwagen mit eingebauter Kamera und Accubetrieb

Suche Sw-Bilder von der DRG, 1920 bis 1940. Zu melden bei Christoph Schnieder, Bahnhofstr. 78, 26835 Hesel, Tel. (0170) 4622615

URLAUB

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl / Oberwiesenthal. Komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. Max. 3 Pers., Fewo pro Nacht 35,- Euro. 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 **G**

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Spanien!! Urlaub auf ruhiger Finca, zw. Valencia / Alicante; 10 km zum Meer: Zimmer: Ü/F, pP/Tag: 25, Euro. H. Weber, Apdo 99; E-03750 Pedreguer / Espana **G**

GAHLER+RINGSTMEIER
Modellbahnsteuerung per Computer
Spur Z bis IIm
MpC-Classic (für Loks ohne Dekoder)
MpC-Digital (für Digitalsysteme)
Infos: 45657 Recklinghausen, Martinistr. 36
Tel. 02361 / 58 29 350, Fax: 58 29 352
www.gahler.de - mpc@ringstmeier.de

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe **G**

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P./Tag, mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Modellbahnshop Pabst
Überm Rohrer Weg 4a • 98530 Dillstädt
Tel. 03 68 46/ 53 15, Fax 03 68 46/4 03 39

Neue Auto-Modelle im Internet-Shop	
Bausatz W50 3 x	€ 9,99
Traktor ZT 300	€ 29,50
Traktor ZT 303	€ 29,50
LAK Koffer W50 / L60 H0	€ 6,00
ZIL 131, m. P15 Antenne	€ 36,95
Kofferanhänger, m. P15 Antenne	€ 24,95

Viele RK-Modelle auf Anfrage!
- ONLINE-SHOP - ONLINE-SHOP - ONLINE-SHOP -
www.modellbahnpabst.de

CHAMPEX - LINDEN
Modellspielwaren
Ihr Spezialist für die Spur IIm!
LGB, POLA G, PIKO, Preiser und viele mehr!
Preisliste anfordern! Versand in alle Welt!
CHAMPEX-LINDEN · Sven Linden · D-41542 Dormagen (Nievenheim) · Salvatorstr. 4
Telefon 0 21 33 / 92 98 77 · Telefax 0 21 33 / 92 98 78 · www.champex-linden.de

Modellbahnvertrieb Rhein-Lahn
Mercurstraße 22 · Tel. 0 26 03 / 1 23 18
Telefax 0 26 03 / 67 20
D-56130 BAD EMS
Beate Knopp

LILIPUT	**Dampflok,** BR 75.1002 ex.Bad.Vlc, schwarz/rot - neu - m. digit. Schnittstelle	Ep. 3 DB 131005	2L	€ 147,95
TILLIG-H0	**Triebwagen,** VT 2.09 „Ferkeltaxe" 2-teilig mit Panoramascheiben, bordeaux	Ep. 3 DR 73111	2L	€ 159,95
TILLIG-H0	**Triebwagen,** VT 772 „Ferkeltaxe" 2-teilig, - Regionalbahn - mint/grau	Ep. 5 DB AG 73110	2L	€ 159,95
*TILLIG-H0	**Triebwagen,** VT 70.9 ex. VT 135 1-teilig, weinrot	Ep. 3 DB 73101	2L	€ 109,95
TILLIG-TT	Dampflok, BR 52.8183-7 Rekomaschine mit Wannentender, schwarz/rot	Ep. 4 DR 02274	TT	€ 179,95
*TIILIG-TT	**Dampflok,** BR 52 ex. Kriegslok mit Steifrahmentender, schwarz/rot	Ep. 3 DR 02279	TT	€ 209,95
*TILLIG-TT	**Triebwagen,** LVT 172 „Ferkeltaxe" 2-teilig, bordeauxrot	Ep. 4 DR 02840	TT	€ 167,95
*TILLIG-TT	**Dieseltriebwagen,** VT 137/VS 145 2-teilig, creme/rot	Ep. 3 DR 02850	TT	€ 139,95
*BROADWAY	**LIMITED-HO,** US-Dampflok „Niagara" S1b 4-8-4 mit Sound DC/DCC	Ep. 3 NYC 54ff	2L	€ 299,95
*BROADWAY	**LIMITED-HO,** US-Diesellok ALCO RSD-15, 6-achsig, mit Sound DC/DCC	Ep. 4 AT&SF 302	2L	€ 219,95
*BROADWAY	**LIMITED-HO,** US-Diesellok GE AC6000CW, 6-achsig, mit Sound DC/DCC	Ep. 5 U.P. 685	2L	€ 219,95
BACHMANN-SPECTRUM-Spur G	US-Dampflok 38 TON TWO TRUCK SHAY - Neukonstruktion -	div. US 8219f	G	€ 679,95

EXCLUSIV Spur H0 Wehrmachts-Güterwagen-Sondermodelle mit Militärfahrzeugen beladen...!!!
→ www.modellbahn-knopp.de ←
Verkauf solange Vorrat reicht - Versand nur Vorkasse oder Nachnahme plus Porto/Verpackungskosten.
Bestellung bitte schriftlich! - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten! * = Lieferung nach Erscheinen.
Internet: www.modellbahn-knopp.de, E-Mail: info@modellbahn-knopp.de

Eisenbahn Dörfler

Artikel	statt	Preis
Märklin:		
◆ 6021 + 6002, neu, komplett		99,95 €
Liliput:		
◆ 106213 BR 62, grau, Ep. II	statt 219,00 €	149,95 €
◆ 112603 SVT 137, 3-tlg. violett	statt 205,00 €	139,95 €
Roco:		
◆ 63743 BR 103, rot,	statt 185,00 €	119,95 €
◆ 63690 BR 232, blau-weiß,	statt 159,00 €	99,95 €
◆ 69382 BR 280, Sound	statt 263,00 €	169,95 €
Kibri Gebäude:		
◆ 9900 Gr. Holzwerk	statt 242,00 €	99,95 €
◆ 9010 Burg Falkenstein	statt 69,50 €	39,50 €
◆ 9896 Betonwerk	statt 67,95 €	29,95 €
◆ 4053 Bahnbetriebswerk aus: 9420,9422, 9438, 9457	statt 129,40 €	49,95 €
◆ 9527 Bhf. Bonn mit Bahnsteighallen	statt 137,00 €	69,95 €
◆ 10960 „Liebherr"-Bagger	statt 27,95 €	12,50 €
◆ 9903 Baustoffhandel	statt 185,00 €	69,95 €
◆ 16050 Schienenstopfexpress	statt 84,95 €	49,95 €
◆ 16000 Eisenbahn-Teleskopkran	statt 71,95 €	34,95 €
◆ 4054 Altstadt-Set aus: 8452, 8469, 8478, 8479, 8480	statt 105,85 €	44,95 €
◆ 11046 Claas Mähdreschertransp.	statt 52,00 €	15,00 €
◆ 8535 Windkraftanlage mit Kran	statt 99,95 €	39,95 €
Faller N-Spur:		
◆ 232 202 Excl. Modell 2002 „Brennende Fabrik", mit Rauchgenerator, Flackerlicht, Figuren	statt 99,95 €	59,95 €
◆ 232 393 Excl. Modell 2003 „Malteser Hilfsdienst" mit Beleuchtung und Fahrzeugen	statt 69,75 €	49,95 €
Faller H0:		
◆ 110 072 „Rund um den Bahnhof"	statt 29,95 €	19,95 €
◆ 110 073 „Bahnbauten"	statt 49,95 €	24,95 €
◆ 110 082 „Neubausiedlung"	statt 74,90 €	24,95 €
◆ 190 194 „Bahnhof-Set" mit Bahnhof und Wohnhäuser	statt 34,95 €	19,95 €

Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Suche H0m-Freund, der mit mir zusammen einen eigenen Fremo-Ast gestalten möchte. Großraum Leipzig wäre vorteilhaft. Tel. (0341) 2324099

Verk. Brawa H0 132 DR, 201 DR, OVP, neuw. je 80,- Euro + Versand, MEB 1983 - 89, geb., je 12,- Euro. Suche SM Sonderzug Pankow 1, 3, 4. Technomodell H0e 2412. Tel. (037382) 81757

Stellwerke und Stellwerksteile gesucht, auch Literatur über Eisenbahnsicherungstechnik gesucht. Alles anbieten. Tel. (0351) 8211338

Verkaufe Schaffnerzangen (Loch; Druck). RB und DB inkl. Bahnbus. Fax (02255) 8985 oder Mail: Werner.Bueser@freenet.de

Gründerzeitbahnhof, Langenhorn-Nordfriesland, Maßstab 1 : 1, Bj. 1889, 420 qm Wohn-, Nutzfläche, 4 Wohungen + 2 x Gewerbe, 800 qm Grd., zu verkaufen. Preis 145.000,- Euro. Tel. (04672) 1725

Verkaufe ehemalig. Bahnwärterhaus mit Nebengebäude, Bj. 1910, abgesch., sanierungsbed., Originalzustand, Grundstück 393 qm, Bergen/Vogtland, 20.000,- Euro VS. Tel. (07308) 921753

Für alten Bahnhof wird gesucht! Aus Baujahren 1929 - 40 Museumslok BR98, Personen-, Güter-, Gepäckwagen sowie Flügelsignal. Info über Beschaffungsmöglichkeit od. Angebot an: W. Maulhardt, Oberscheiben 5, 88171 Weiler im Allgäu, Tel. (08387) 2351; Fax (08387) 390338, E-Mail: hausbiggi@aol.com

DIES + DAS

H0: 20-ft.-Cont.-Waggon, KK, in Gleich-/Wechselst., limit. 200 St. 23,- Euro inkl. Porto je St. Info: christl. modellbahn team e.v., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Feldbahnrahmengleis 600-mm-Spur 70er Profil, gebraucht, ca. 200 m, Raum Elbe-Weser-Dreieck. **Chiffre M-3/39939**

Biete Postk. versch. Verlage, alle Traktionen, Preise 50 Stck., 10,- Euro. 100 Stck. 17,50 Euro. 200 Stck., 32,50 Euro. 500 Stck. 60,- Euro. Porto lt. Auslage. J. Schmahl, Postf. 101441, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

TT-Kühlwaggon, KK, limitiert 200 St. 24,- Euro inkl. Porto je St. Info: christl. modellban team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Suche Lokschilder und Fabrikschilder sowie Beheimatungs- und Eigentumsschilder. Tel. (030) 95994609 oder (0179) 5911948, Hannemann

Tausche Lokschild = Deutsche Reichsbahn V200245 Aluguss, Riffelgrund = suche gegen Aufpreis Lokschild von BR 75-58-38-94. Fritz Reichold, Gründaugasse 1, 63505 Langenselbold

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof - kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Briefmarken oder: www.gleisplaene.de. Gernot Lüdemann, Hinterfeldstr. 26 B, 21745 Hemmoor **G**

Auch die Nase voll von Deutschland? Dann wandern Sie doch aus nach Paraguay! Suche Investor / Geschäftspartner zwecks Eröffnung eines Modellbahnfachgeschäftes in Paraguay/Asuncion. Ideal auch für Rentner, die ihr Hobby zum Beruf machen wollen. Freue mich über jede ernsthafte Zuschrift. **Chiffre M-3/39982**

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Hallo Modelleisenbahner! Hobby- und Modellbauer Udo baut für Sie: Kunststoffbausätze in allen Größen von Z, N, H0 und G. Preis pro Bausatz ab ca. 7,50 Euro, je nach Größe der Bausätze bis ca. 45,- Euro plus Versand- und Verpackungskosten. Für einen kleinen Aufpreis werden auch die Bausätze von mir gealtert. Haben Sie auch einen speziellen Wunsch, z.B. eine schöne Brücke aus Holz? Ich baue Ihnen alles, von einer Traumvilla bis hin zu Viadukten oder Brücken und das in jedem Maßstab, preiswert und fachgerecht. Weitere Auskünfte werden telefonisch oder schriftlich von mir beantwortet. Info: Udo Piroth, Ringstr. 43 - 45, 56191 Weitersburg, Tel. (02622) 887177 **G**

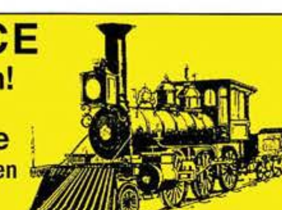
BÖRSEN + AUKTIONEN

5. Modellbahnbörse am 03.04.05, von 10 - 15 Uhr im Max-Center, Regensburger Str. 31, 93128 Regenstauf bei Regensburg. Info: Eisenbahnfreunde Regenstauf, Tel. (0941) 46105405 **G**

Samstag, 5. März 2005, 10 - 15 Uhr, Modellbahnbörse, Wiesbaden-Dotzheim, Turnerheim, Stegerwaldstr. Info: Tel. (0163) 4543286 (Offenberg) **G**







Modellbahn-, -auto-, Blech-, Spielzeugmarkt, Ankauf, Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Zubehör, jeweils sonntags 10 - 15 Uhr, am 27.2.2005 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle; am 06.03.2005 in 96101 Hallstadt, Bettelsseehalle, am 13.03.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 10.04.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 08.05.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus. Info und Tischbestellung unter Tel. (07331) 938640, www.algado.de **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 - 14 Uhr, 09111 - Chemnitz Stadthalle, Theaterstr. 03 am 27.02.2005; 12679 - Berlin Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55 am 13.03.2005; Vorankündigung „Sa(x)onia 2005" Chemnitz Stadthalle, 16.12. - 18.12.2005. Wer möchte noch Modellbahnanlagen / Diorama / Opas Blechbahn / Sammlerstücke aus den 50- + 60- + 70er Jahren der DDR ausstellen? Info: Herzog / (030 / 56 400 536) / Postfach 520555 / 12595 - Berlin **G**

Modelleisenbahnbörse am 20. März 2005 in der Zeit von 9 - 13 Uhr im Gasthause „Zum Lindenhof", Neuendorfer Straße 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax: (030) 54801845 **G**

Spur-I-Preisführer, alle Hersteller, 37 Din-A-4-Seiten, 914 versch. Artikel. Tel. (08705) 2308 **G**

19. Freiberger Modellbahnbörse am 06.03.05 von 9 bis 15 Uhr im „Brauhof" Freiberg, Körnerstraße. Info: H. Müller, Tel. (03731) 696784 **G**

Greizer Modellbahn- u. Spielzeug-Börse am Sonntag, den 03.04.2005 im Theater der Stadt Greiz von 9 - 14 Uhr. Info: Wolfgang Hopf, Bruno-Berg-ner-Str. 22, 07973 Greiz, Tel. (03661) 670139, Fax (03661) 455649, E-Mail: greizer-mec-elstertalbruecke@web.de **G**

Modellbahnbörse Hammelburg 5. März, 9 - 15 Uhr im Rathaus, Stadt Hammelburg. Tel. (09732) 902145 **G**

Modellbahn- und -Autobörse in Künzell (Fulda) im Gemeindezentrum. Am 17.04.2005 von 10 bis 16 Uhr. Infos unter HA + HM Veranstaltungen. Tel. (0661) 3804611 Fax (0661) 34212 **G**

27. Febr. 05: Syrauer Modelleisenbahnmarkt i. Höhlenheim von 10 - 15 Uhr. Fundgrube für Bastler + Sammler. Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 Mobil (0171) 7940676 **G**

Der MEC Bergheim e.V. veranstaltet am 13.3.2005 seine traditionelle Frühjahrsbörse und Ausstellung in Realschule Brieystr. 28, 50129 BM-Niederaußem. Kontakt: www.mec-Bergheim.de oder J. Schiek, Tel. (02234) 73917 Fax (02234) 944181 **G**

Sonntag, 06. März 05, Modellbahn- u. Spielzeugbörse v. 10 - 16 Uhr in 67574 Osthofen in der Karl-Schill-Halle. Anmeldung und Info unter: Tel. (06206) 707651 **G**

06.03.05 Modellbahnbörse in 04442 Zwenkau „Waldesgrün", Talgasse 11 (Anf. ü. Sportplatz), von 9 - 13 Uhr. Info: Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573 **G**

Termine 2005: Britzer Modellbahn- und Spielzeugbörse im Gemeinschaftshaus Lichtenrader Damm 198 - 212 12305 Berlin, von 10 - 14 Uhr (Eingang Barnetstr.), am 27.2.2005; 25.9.2005; 27.11.2005. Eintritt: 2,- Euro, Kinder bis 14 Jahre frei. Info unter Tel. (030) 6858650 **G**

18. Regensburger Modellbahnbörse, Sonntag, 13. März 2005 von 10 - 15 Uhr untere ESV 1927 Sporthalle, Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., www.rswe.de **G**

26. Febr. 05: Dresden, Kulturpalast, Modelleisenbahnmarkt von 10 - 15 Uhr. Die Fundgrube für Sammler + Bastler. Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 Mobil (0171) 7940676 **G**

21. / 22. Mai 2005 - 2. Duderstädter Modelleisenbahntage - 1. Überregionales Gartenbahntreffen. Mehr: www.eisenbahnclub-eichsfeld.de **G**

Am 20. März, 9 - 15 Uhr, findet der 12. Modellbahntauschmarkt für alle Spurweiten, auch Gartenbahn und Großbahnen, im Koberbachcentrum in Langenhessen bei Werdau/Sa. statt. Tischbestellung und Info unter Tel. (0172) 3744897 und (0177) 6901364 **G**

24. Zwönitzer Modellbahnmarkt am 13.3.2005, 10 - 15 Uhr, im Gasthof „Wind" (vorm. Feldschlösschen). Info: O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz **G**

Plauener Modellbahn- und Modellautobörse (Matchbox) am 27. Februar 05, von 10 - 15 Uhr in der Festhalle Plauen. Für diese Veranstaltung sind Fans herzlich eingeladen, die ihr Material selbst verkaufen wollen. Tischpreis 6,- Euro. Weitere Termine 2005: 23.10.05 und 11.12.05. Anmeldung ist erforderlich. Veranstalter: Klaus Pohl, Eugen-Fritsch-Str. 24, 08523 Plauen, Tel. (03741) 224378 Fax (03741) 147220 **G**

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg

Aufbruchstimmung: Ohne die allgemeine Marktsituation zu verleugnen, sieht die Modellbahnbranche Zukunftschancen.

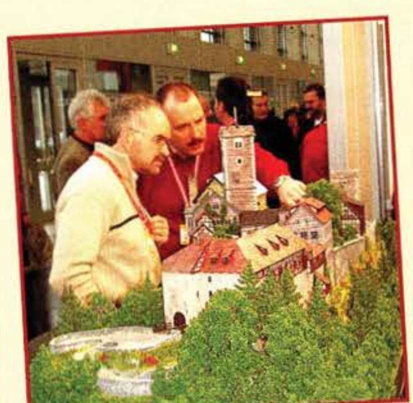
Messegeflüster



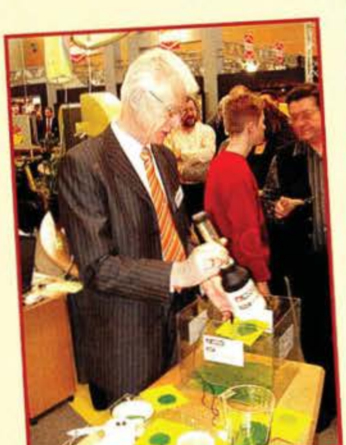
Ein Herz für Kinder: Mit der klassischen Teppichbahn macht der Einstieg ins Hobby Vergnügen.



Der etwas andere Blickfang: Unter dem Motto Modell fürs Modell entstanden bei Preiser vor den Augen des Fachpublikums beachtliche Kleinkunst-Miniaturen.



Auf zum Sängerwettstreit: Dicht umringt war an allen Tagen die beeindruckende H0-Wartburg auf dem Heki-Stand.



Die Vorführung des neuen Elektrostaten von Noch stieß bei den Fachbesuchern auf ungeteilte Aufmerksamkeit.

„Wer sagt uns denn, dass die Saison erst im Herbst losgeht?" Märk-lin-Chef Paul Adams fragt's mit kritischem Unterton und plädiert energisch dafür, sich von überkommenen Vorstellungen zu lösen: „Das Hobby wird übers ganze Jahr betrieben", stellt Adams fest. Und das, so ist der Vorsitzende der Geschäftsleitung sicher, müsse auch Konsequenzen hinsichtlich des traditionellen Schwerpunkts Weihnachtsgeschäft haben.

Und auch davon ist der Märklin-Chef überzeugt: „Die Modellbahn wird unnötig schlecht geredet!" Natürlich werde auch sie „von der Konjunktur nicht verschont", aber „mit guten Konzepten lässt sich doch durchaus etwas bewegen", sieht Paul Adams das Göppinger Traditionsunternehmen auf einem guten Weg.

„Jammern nützt keinem", meint auch Fleischmann-Marketing-Leiter Gerhard Scholz und setzt hinzu: „Es gibt Chancen und die muss man einfach optimistisch nutzen!"

„Optimistisch ins Jahr 2005" geht auch ausdrücklich Anton Gebert. Rocos Produktmanagement-Leiter sieht sich derzeit zwar nicht in der Lage, verlässliche Zahlen fürs Jahr 2004 liefern zu können, räumt zudem logistische Probleme zum Jahresende im November und Dezember ein, betont aber: „Wir wollen wachsen!"

Mit den Zahlen ist das ohnehin so eine Sache. Das, was die Firmen offiziell angeben, und das, was die Mitbewerber über die Situation der Konkurrenz zum Ausdruck bringen, ist nicht ohne weiteres zur Deckung zu bringen.

Fakt ist immerhin, dass die Modellbahn- und -baubranche 2004 in einem rückläufigen Gesamtspielwarenmarkt ebenfalls leichte Einbußen hinnehmen musste. So vermeldete Otto E. Umbach, Idee-und-Spiel-Geschäftsführer, für seinen Verband bei Modellbahnartikeln einen Umsatzrückgang um 0,5 Prozent, während Modellautos um immerhin 4,6 Prozent gegenüber 2003 zulegten.

Doch auch in diesem speziellen Bereich gibt es gewaltige Unterschiede. Eine unabhängige Untersuchung zu den Marktanteilen im vierten Quartal 2004 belegt, dass unter den klassischen Produzenten von H0-Modellautos lediglich Wiking fast ungeschoren davonkam. Andere Anbieter mussten Umsatzeinbrüche bis zu zweistelliger Prozenthöhe hinnehmen.

„Natürlich spielt hier auch eine große Rolle, ob man punktgenau mit den Neuheitenauslieferungen das Weihnachtsgeschäft bedienen kann", möchte Dirk Schütte von der Wiking-Verkaufsabteilung das für sein Unternehmen positive Ergebnis nicht überbewertet wissen. Wiking zumindest hat seine

Hausaufgaben gemacht, kommt im März schon mit der zweiten Neuheitenauslieferung des Jahres auf den Markt.

Auch das gab es übrigens in Nürnberg: „Wir geben derzeit offiziell keine Umsatzzahlen bekannt, um keinen Neid zu wecken", erklärt der Firmenchef eines nicht ganz unbekannten Modellbahnherstellers. Ein Signal, das hoffen lässt, denn auch das sollte man nicht vergessen: Keine andere Warengruppe der Spielwarenindustrie weckt solche Sehnsüchte und Erwartungen wie eben die Modellbahn samt Zubehör: Sie verbindet Menschen aller sozialen Schichten und jeder zehnte Deutsche nennt eine Modelleisenbahn sein Eigen!

Der Trend heißt „Plug and Play", Auspacken und Spielen eben, Zauberworte nicht zuletzt für den Nachwuchs, der

„Kinder, Jugendliche und Erwachsene haben ihren Spaß!"

halt im Zuge der Zeit schnell zum Spielvergnügen kommen möchte. Genau das sind auch die Elemente, die Märklins starker Mann Paul Adams als zukunftsträchtig einschätzt: „Wir bilden heute die komplexe Vorbildwelt derart detailgetreu nach, dass Kinder, Jugendliche und Erwachsene gleichermaßen ihren Spaß haben."

Die technologische Aufrüstung beweist nicht zuletzt die Innovationsfähigkeit einer Branche, die mit den demoskopischen Erkenntnissen einer geburtenarmen Gesellschaft leben muss. „Die Modelleisenbahn hat sich ohne Zweifel zu einem durch Technologie getriebenen Systemspielzeug entwickelt. Als Weltmarktführer und Systemanbieter hat Märklin diesen Trend maßgeblich vorangetrieben", betont denn auch Paul Adams. Und lässt den Worten Taten folgen, nicht nur bei Märklin, sondern auch bei Trix. „Mit Trix Systems und dem Zweileiter-C-Gleis zeigen wir, wie ernst wir die Marke Trix nehmen!" Das sieht Trix-Verkaufsleiter Jürgen Schmantek nicht anders: „Als H0-Systemvollanbieter sind wir wirklich gut aufgestellt!"

Apropos, aufgestellt: Auf dem Hornby-Messestand meldeten sich die Marken der Lima-Gruppe zurück. Dazu gab es vom Firmenchef der Lemke GmbH eine kurze Händlerinformation zur Wiederaufnahme der Produktion und zur Übertragung der Generalvertretung für Deutschland. „Bis zur Wiederaufnahme einer neuen Produktion wird es allerdings noch eine Zeit dauern", erklärt Wolfgang Lemke und Marketing-Mitarbeiter Patrick Alfes ergänzt hinsichtlich Arnold: „An einer 100-prozentigen Lieferfähigkeit wird gearbeitet."

Arnold lebt also wieder und selbst Trix Express scheint nicht totzukriegen: Bei Naumburg und Partner, bei Gecon VVM und selbst bei Bemo nahmen die ersten Exemplare für die Fans des Dreischienengleises Formen an. Köf, Rumänendiesel und 624 sollen schon in diesem Jahr expressionistische Fahrt aufnehmen.

Zu den insgesamt rarer werdenden, aber umso mehr beachteten Messe-Glanzstücken zählen freilich andere: Märklins GG-1 etwa, der Minitrix-ICE 3 mit Batteriefahrgerät, die Henschel-Wegmann-Züge aus Göppingen, natürlich auch Rocos Platin-Edition der französischen Weltrekord-Lok und Fleischmanns H0-Hauptneuheit, die DRG-76.

Für eine faustdicke Überraschung sorgte im übrigen Brawa: Mit der G 4/5 der RhB wagen sich die Remshaldener erstmals in die LGB-Stammgefilde und setzen mit ihrer Gartenbahn-Premiere gleich Maßstäbe. „Wir haben vor, das auszubauen", verspricht Jürgen Braun. Nicht weniger überraschend kam Pikos TT-Erstling: „Der Einstieg in die Spur der Mitte ist eine rein ökonomische Entscheidung", erklärt Piko-Chef Dr. René Wilfer vielsagend und rückt seine neueste extravagante Brille zurecht. *hc*



Foto: ws

„Es geht darum, ein emotionales Produkt auch schön zu verkaufen": Märklin-Chef Paul Adams mit dem Messe-Glanzstück der GG-1.



Sie werden ihren Weg machen: Rolf Fleischmann präsentiert als H0-Topneuheit der Nürnberger die DRG-Tenderlok der BR 76.



Schließt mit dem Lokschuppen eine weitere Architektur-Lücke: Ute Klinner, die rührige Chefin des Familienunternehmens Auhagen.



Nach zufriedenstellendem Jahr 2004 „verhalten optimistisch": Bernd Gützold mit Sachsens XIV HT im grünen Farbkleid.



Setzt auf Rekorde: Anton Gebert mit der französischen BB 9004, der schnellsten E-Lok aller Zeiten, als würdigem Platin-Modell.



Zeigt Flagge in der Spur 0: Bernd Lenz, eigentlich Spezialist in Sachen Elektronik, macht mit der Donnerbüchse Appetit.

Fotos (9): Frickel, Alkofer

BEMO ▸ *Bescheidenheit*

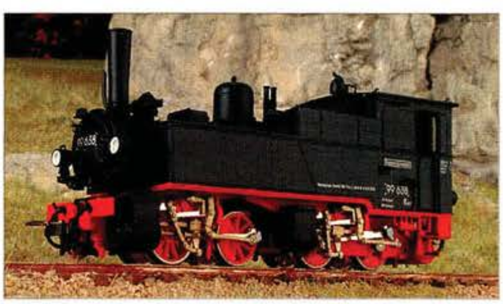
Das Neuheitenprogramm für das Jahr 2005 fällt etwas bescheidener aus. Das liegt daran, dass man sich bei Bemo fest vorgenommen hat, zunächst länger angekündigte Fahrzeuge fertigzustellen und auszuliefern. So sollen zunächst im Laufe des Jahres die RhB-Zweiachser (Bild) und der -Containertragwagen (Bild), der RhB-Turmtriebwagen aus der Metall-Collection sowie der FO-Sportwagen zu den Kunden finden. Interessante Varianten sind neu beschriftete vierachsige RhB-Schotterwagen, HGe4/4-Loks der MGB und der SBB Brünig. Die Formneuheit des Jahres 2005 ist dafür umso interessanter und dürfte nicht nur in der Schweiz Liebhaber finden: Die Mallet-Dampflok ED 2x2/2 der SBB, von der aber noch keine Teile zu sehen waren, von der noch heute ein betriebsfähiges Exemplar existiert. Die Mallet wird als H0-Gleich- und Wechselstromvariante in der exklusiven Metall-Collection aufgelegt.



Jahresmodell 2005: Die FO 10 mit geänderten Details und der neue Zweiachser BF 4282 kommen dieses Jahr.



Der vierachsige RhB-Containerwagen ist nun fertig und kommt zum Kunden.



99638, eine Tssd-Variante aus der zweiten Bauserie.



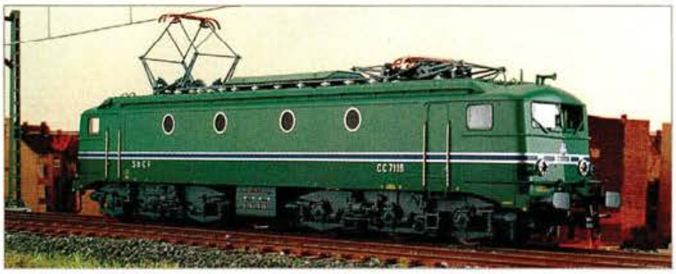
Auch die RhB-Zweiachser haben als Handmuster inzwischen Gestalt angenommen.

ELECTROTREN ▸ *Französische CC7100 in H0*

Auch wenn Electrotren jetzt zur Hornby-Firmengruppe gehört, wurde die CC7100 (Bild) komplett neu entwickelt. Von den klassischen Sechsachsern fertigt Electrotren auch eine niederländische Version (Bild) Noch für 2005 steht die Auslieferung des vierachsigen Triebwagens ABJ-4 (SNCF) und ABJ-7 (RENFE) an. Der im vergangenen Jahr von der Deutschen Post Philatelie als Epoche-III-Ausführung vorgestellte Postwagen Post3b/12,5 ist bald als Museumsversion (Bild) erhältlich. Die sechsachsigen spanischen Alco-Dieselloks dürften nicht nur auf dem spanischen Markt Freunde finden. Das Electrotren-Sortiment wird in Deutschland über Lemke vertrieben.



Als Serie 1300 fuhren die Franzosen bei der NS.

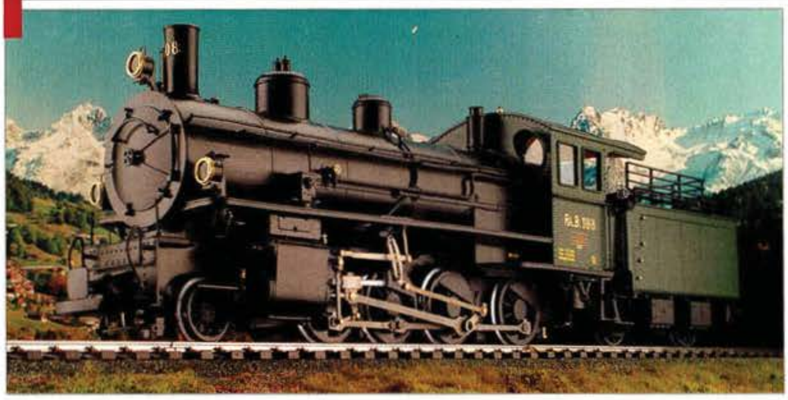


Die sechsachsige Reihe CC7100 war über viele Jahre der Stolz der SNCF.



Der Postwagen-Dreiachser Post3b/12,5 erscheint in Museumsversion.

BRAWA ▸ *Einstieg bei den Gartenbahnen*



Ein Paukenschlag war die Vorstellung der G4/5 der RhB für die Gartenbahner.



Und die zur G4/5 passenden RhB-Zweiachser will Brawa auch liefern.

Am benachbarten LGB-Stand staunte man sicher nicht schlecht, als Brawa seine wichtigste Messeüberraschung präsentierte: Die Dampflok G4/5 108 (Bild) der RhB und vier passende zweiachsige Personenwagen (Bild) in Spur IIm. Im H0-Segment kommt der württembergische Dreikuppler T5 in Länderbahngrün (Bild). Württemberg-Freunden wird noch ein zweiachsiger Abteilwagen und ein vierachsiger Tiefladewagen SSm (Bild) angeboten. Die Diesellokbaureihe 112 der DR (Bild) ist eine interessante Formvariante, da es sie noch nie gab. Sie bekam noch neue Bahnräumer spendiert. Die Köf II ist eines der ältesten Brawa-Fahrzeuge, das seit vielen Jahren produziert wurde. Jetzt erschien die Kleinlokomotive als völlige Neukonstruktion, die sich vor allem durch eine verbesserte Maßstäblichkeit und höhere Detailtreue auszeichnen soll. Die preußischen vierachsigen Schnellzugwagen erhalten Familienzuwachs in Form des DRG-Gepäckwagens Pw4ü (Bild), und der Zweite-Klasse-Wagen B4ü erscheint als DR-Fahrzeug. Die Anhänger der frühen SBB werden sicher an dem zweiachsigen Kesselwagen der Firma Egli & Cie (Bild) interessiert sein. Das Life-Like-H0-Programm wächst stetig weiter. Die Dampflok 2-10-2 kann wahlweise mit und ohne Sound geordert werden. Life-Like baut den Alco-Road-Switcher mit unterschiedlichen Road Names. Von den General-Electric-U-Booten kommen die U28b und die U30b. Im Maßstab 1:160 erscheint von Life-Like die DL 109 von Alco.



Der SBB-Kesselwagen fällt durch seine originelle From auf.





Die 112 der DR (li.) wird ihre Liebhaber finden, genau wie der fein detailierte DRG-Packwagen.



Württembergische Loks und Wagen aus einem württembergischen Unternehmen, das hat bei Brawa Tradition.

FLEISCHMANN ▸ *DRG-76 in H0 und Desiro in N*



Die Top-Neuheit in H0: Die 76 erscheint zunächst in der DRG-Ausführung.



Kein alltäglicher Anblick: H0-Gaskesselwagen der Solvay-Werke.

„Wir haben den Umsatz des Vorjahres halten können", zeigt sich Fleischmann-Marketing-Leiter Gerhard Scholz nicht unzufrieden. Nach mehr als verhaltenem Beginn stieg die Nachfrage nach Erzeugnissen des traditionsreichen Nürnberger Familienunternehmens im zweiten Halbjahr 2004 deutlich und vor allem das Weihnachtsgeschäft machte zuvor verlorenen Boden wieder gut. Solchermaßen gestärkt, setzt die Firma weiterhin auf den Produktionsstandort Deutschland und führt ihre gezielte Modelloffensive fort. Zu den für 2005 angekündigten Glanzlichtern zählen in H0 die preußische T10, zunächst in der DRG-Version als Baureihe 76.0 (Bild), und in N der Desiro als 642 der DB AG. Die 76 nach Vorbild der im schnellen Nahverkehr zwischen Frankfurt/Main und Wiesbaden eingesetzten Tenderlokomotiven besticht nicht zuletzt durch die vollständig bewegliche, filigrane Heusinger-Steuerung und niedrige Spurkränze. Der Antrieb wirkt auf alle sechs Kuppelräder. Das für den November angekündigte Epoche-II-Modell wird es wahlweise auch mit Sound geben. Der vorjährigen N-Neuentwicklung folgt nun die komplette H0-Neukonstruktion des PwPost 4ü-28, des vierachsigen Einheits-Post- und -Gepäckwagens der Bundesbahn. Der Vorbildeinsatz der ab 1950 umgebauten ehemaligen DRG-Wagen in Ganzstahlbauart endete erst 1976. Die passenden Einheits-Durchgangswagen in genieteter Ausführung als DB-Eilzugwagen AB4yswe und B4ywe, letzterer auch in 1:160, sollen gleichfalls ab November lieferbar sein. Eine H0-Formneuheit stellt auch der Gaskesselwagen (Bild) nach Vorbild der Rheinberger Solvay-Werke dar. Der zweiachsige bei der DRG eingestellte und in Köln beheimatete Wagen mit Bremserhaus diente in der Epoche II dem Transport von flüssigem Chlor. Der hölzerne Aufbau war als Wärmeschutz für den Stahlkessel gedacht. Nach N nun auch in H0: Die DRG-Kleinviehwagen mit (Bild) und ohne Bremserhaus sollen im Juni erscheinen. Mit dem flexiblen Betonschwellengleis, Profilhöhe 2,5 mm, erhört Fleischmann einen oft geäußerten H0-Modellbahnerwunsch. Das N-Sortiment erfährt drei wesentliche Bereicherungen aus der aktuellen Bahnrealität. Die herkulische ÖBB-Diesellok der Baureihe 2016, Begründer der Euro-Runner-Familie von Siemens, verfügt über eine Führerstandseinrichtung, eine Steckschnittstelle nach NEM 651, Allachsantrieb und Kurzkupplungskulisse. Der Modell-Roll-Out ist für Oktober vorgesehen. Noch rechtzeitig fürs Weihnachtsgeschäft soll auch der Desiro Serien-Premiere haben. Der moderne zweiteilige Dieseltriebwagen, über kulissengeführtes Jakobs-Drehgestell kurzgekuppelt, verspricht vollen Fensterdurchblick. Mit der für eine Innenbeleuchtung vorbereiteten N-Neuheit ist auch die vorbildgerechte Mehrfachtraktion möglich. Die Muldenkippwagen Fans 128 in Cargo-Ausführung stehen den Vorjahrs-H0-Neukonstruktionen nur insofern nach, als die N-Modelle in Ausführungen mit und ohne Handbremse keine Mulden-Kippfunktion aufweisen. Merkliche Zurückhaltung haben sich die Fleischmänner unverändert beim Magic-Train-Programm auferlegt: Lediglich eine Variante des bekannten gedeckten DRG-Güterwagens mit Bremserhaus, der Bierwagenzweiachser mit Bremserhaus und Speichenrädern, unterwegs für „Kulmbacher Reichelbräu", vertritt die 0e-Fraktion.



Dem DRG-Personenwagen BCi ist der neue H0-Kleinviehwagen beigestellt.



In aktueller SBB-Cargo-Ausführung präsentiert sich die H0-481.

GÜTZOLD ▸ *Kreuzspinne BR 98.0 in H0*



Auch als Privatbahn-Lokomotive macht die DR-105 eine gute H0-Figur.



Als seriennahes Handmuster präsentiert sich die sächsische XIV HT.



Soll im Sommer 2005 ausgeliefert werden: Die Reko-52.80 der DR

Von der Hauptneuheit, der Kreuzspinne genannten Dampflok-Baureihe 98.0, war auf der Spielwarenmesse nur ein Vorbildfoto zu sehen. Kein Wunder, erscheint sie doch erst 2006. Bereits als seriennahes Handmuster war die sächsische Länderbahn-Tenderlok XIV HT (Bild) zu sehen, die gegenüber der 75.5 vorbildgerecht verändert wurde. DR-Fans dürfen sich auf die im Sommer zur Auslieferung anstehende 52.80 (Bild) freuen. Mit überarbeitetem Antrieb rollen die Tenderlok-Baureihen 86 und 64 jeweils als DR- und DB-Maschinen ins Hobby-Sortiment. Dass sie wieder produziert werden, ist der Nachfrage nach tschechischen Varianten zu verdanken. Als einmalige Sonderserie erscheint die Epoche-V-Diesellok 781, die tschechische Taigatrommel. Auf die im Vorjahr angekündigte 18.0 der DR muss man noch etwas warten. Von den Diesellok-Varianten seien die nun mit Loksound-Decoder erhältliche 119155 und die als Sonderserie gefertigte DR-118 als Infra-Leuna-Lok genannt. Viele Dieselloks erhielten neue Betriebsnummern.

HAG ▸ *Ae 4/7 in allen Variationen*



Die Südostbahn ging aus der Fusion der Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn hervor. Die Wagen erhielten ein neues Logo.



Noch ein Prototyp, dessen Produktion noch nicht feststeht.

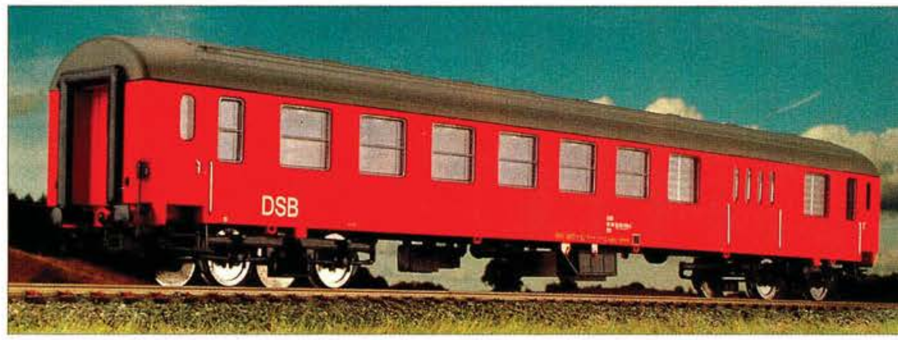
Die Schweizer Traditionsfirma HAG aus Mörschwil wartet dieses Jahr mit einer Vielzahl an Ae 4/7-Varianten auf. Der elektrische Teil der wichtigsten eidgenössischen Lok mit Buchli-Antrieb wurde unter anderem von Sécheron geliefert. Es gibt Versionen mit fünf (Bild) und sieben seitlichen Lüftern und einem beziehungsweise zwei Dachstromabnehmern. Diese Maschinen will HAG den Modellbahnern anbieten und das neben H0 auch in Spur N. Von Mörschwil nach Bussnang ist es nur ein Katzensprung und so ist es im wahrsten Sinne naheliegend, dass man bei HAG den modernen GTW-Triebwagen von Stadler in H0 ankündigte. Bei den Wagen ergänzen der Doppelstock-IC-Gepäckwagen und der Steuerwagen mit Spielabteil künftig das Sortiment, genauso wie zwei neue Varianten von EW-I-Wagen der SOB (Bild). Ein neuer Tiefladewagen Slmmps bereichert demnächst die Güterzüge.



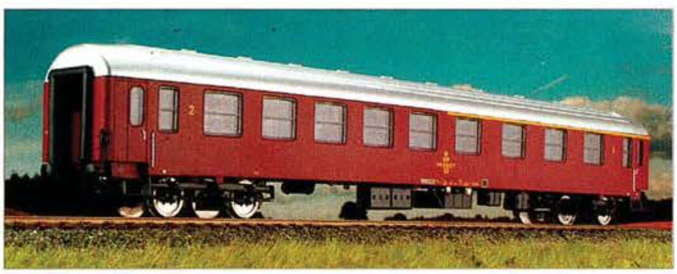
Die Sécheron-Ae 4/7 in H0 mit fünf seitlichen Lüftergittern.

HELJAN ▸ *Neue Wagen*

Die Dänen feiern Hans Christian Andersen. Zum Jahr des Märchenerzählers liefert Heljan eine spezielle Nohab und einen ICE3 mit Andersen-Beschriftung. Stars am Heljanstand waren die stupsnasigen My 1201 und 1202, auch wenn sie keine wirklichen Messeneuheiten mehr waren (siehe Neuheiten in diesem Heft). Ansonsten gibt es neue Wagen. Aus den 30er- und 40er-Jahren stammen die vierachsigen dänischen Personenwagen Co8d, Co8b, Co8cs und Bco11b, die bei Heljan mit unterschiedlichen Betriebsnummern erscheinen. Moderner sind die AB- und BD-Wagen, die in zahlreichen Lackierungsvarianten produziert werden sollen (Bild). In Schweden fuhren früher die CC- und CD-Wagen (Bild), deren Handmuster bereits einen guten Eindruck hinterließen.



Heljans BD in Epoche-V-Lackierung. Der Schnellzugwagen soll im zweiten Quartal lieferbar sein.



Zur Epoche IV gehört diese Variante des dänischen AB-Wagens.

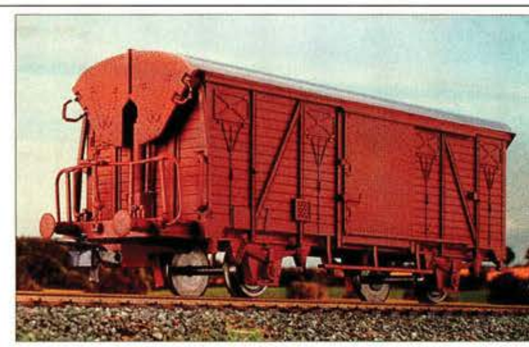


Schwedenhappen: Der vierachsige 3.-Klasse-Wagen ist Teil einer Familie.

HERIS ▸ *Doppelstockzug der ÖBB in H0*



Noch nicht ganz vollendet ist der ozeanblau-beige DB-Gepäckwagen Dm 904.



Den Schweizer TES-Schwenkdachwagen der SBB hat Heris in Zukunft im Programm.

Die ÖBB-Doppelstockwagen werden als H0-Sets des City-Airport-Train (CAT) oder in Wiesel-Livree (Bild) geliefert. Zur Ergänzung bringt Heris je ein Zweierset mit Sitzwagen. Freunde deutscher Nachtzüge werden sich freuen, dass die City-Nightline-Wagenserie nun komplett erhältlich ist. Als seriennahes Muster konnte man am Heris-Stand den CIWL-Schlafwagen des Typs P (Bild) bewundern. Das im vergangenen Jahr angekündigte Set mit russischen Weitstreckenwagen wird durch einen Gepäckwa-



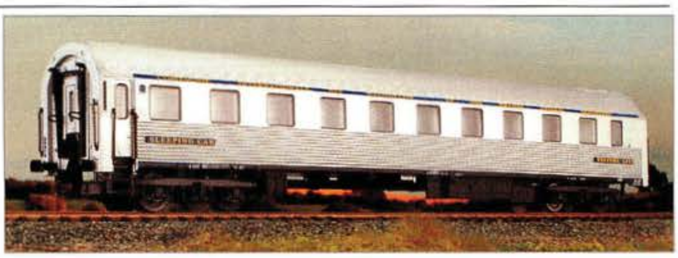
Ein Wiesel-Steuerwagen der ÖBB, der bei Heris Teil eines dreiteilgen Sets mit zwei Beiwagen ist.

KATO/NOCH ▸ *Limburger Zigarre in H0*



Neben der UP-Variante der SD 38-2 wird diese Type auch noch in den Farben einiger anderer Bahngesellschaften angeboten.

Landläufig kennt man die Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 176 als Limburger Zigarre. Lange fehlten diese charakteristischen Fahrzeuge in den Programmen der Hersteller. Kato realisiert den langen vierachsigen H0-Triebwagen für die Epochen III und IV. Zur Auslieferung, die für 2006 anvisiert ist, kommen zunächst Sets aus Trieb- und Steuerwagen. Aufgrund der starken Nachfrage nach dem VT 175 in N erscheinen limitierte Epoche-IV-Neuauflagen des vierteiligen DR-Triebwagens und des passenden zweiteiligen Ergänzungssets. Freunde amerikanischer Modelle dürfen sich auf die Diesellok EMD F40PH und Bi-Level-Doppelstockwagen in H0 freuen. Die Bi-Levels werden als Amtrak und „Chicago & North Western"-Wagen mit vier oder sechs seitlichen Fenstern erhältlich sein. Es soll auch ein Steuerwagen kommen. Schon am Kato-Messestand fand sich die EMD SD 38-2, die beispielsweise als UP-Maschine lackiert und beschriftet ist. Für die N-US-Fans kommt die AC4400CW von General Electric mit den so genannten „Low Numberboards".



Der CIWL-Schlafwagen des Typs P wird mit neuer Wagennummer nachproduziert.



Der City-Night-Line-Lounge-Wagen wird in einem Set gemeinsam mit einem Doppelstock-Schlafwagen geliefert.

gen ergänzt. Bei ausreichender Nachfrage erwägt Heris auch die Produktion von Schmalspur-Fahrzeugen nach russischen Vorbildern. Statt weitere Formneuheiten anzukündigen, versprachen die Mönchengladbacher vernünftigerweise, die lange Rückstandsliste aus dem vergangenen Jahr schnellstmöglich abzuarbeiten. Zu diesen Produkten gehört auch der Gepäckwagen Dm 904 (Bild).

LGB ▸ *Gleisbett für die Gartenbahn*



Die G 3/4 11 der RhB hört auf den markanten Namen Heidi.

Was in der Spur H0 schon seit einigen Jahren erhältlich ist, gibt es jetzt auch für die Gartenbahner. Die Lehmänner aus Nürnberg bieten für die Spur-IIm-Freunde ein neues Gleisbettsystem an (Bild). Für alle wichtigen Schienenformen wird es ein Kunststoffbett geben, das auch nachträglich verwendet werden kann. Zu den LGB-Lokomotiv-Formneuheiten zählt die G 3/4 11 Heidi (Bild) der Rhätischen Bahn. Die Lok hat einen Rauchgenerator und einen MZS-Decoder. Freunde der Rhätischen Bahn (RhB) dürfen sich auch auf eine Ge 4/4 II mit eckigen Scheinwerfern freuen.



Das neue Gleisbettsystem von LGB für alle Schienen.



Nicht ganz maßstäblich, aber unverkennbar, der neue Bm 263.

Der Bernina-Triebwagen ABe 4/4 wird in leuchtend gelber Museumsausführung produziert und passend dazu fertigt Lehmann den zweiachsigen Brotzeitwagen „La Bucunada". Der zweiachsige Containerwagen der RhB wird mit einem Kühlcontainer in den Handel kommen. Die letztes Jahr als Neuheit vorgestellte Baureihe 101 der DB AG wird dieses Jahr in silberner Lackierung an den eingestellten Metropolitan erinnern. Zur 101 passend werden Schnellzugwagen in IC-Lackierung aufgelegt, deren Vorbild die 26,4 Meter langen Bm 263 (Bild) sind. Die letztjährig vorgestellte Heeresfeldbahnlok erscheint als modernisierte Variante der Wangerooger Inselbahn, die bei der DB AG als Baureihe 399 eingereiht ist. Die digitalisierten Betriebsbahner können jetzt mit einer kleinen Henscheldiesellok dank digitaler Kupplung ihre Züge frei zusammenstellen. Das Modell ist das erste LGB-Fahrzeug für den reinen MZS-Anwender. Im US-Sortiment erscheint die General Electric Genesis P 40 (Bild). Einen dazu passenden Zug kann der LGB-Bahner ebenfalls erwerben. Mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern legt Lehmann die vierachsigen Amfleet-Personenwagen auf.



Die P 40 Genesis im Amtrak-Look, prägt das Bild des modernen US-Personenverkehrs.

LEMKE

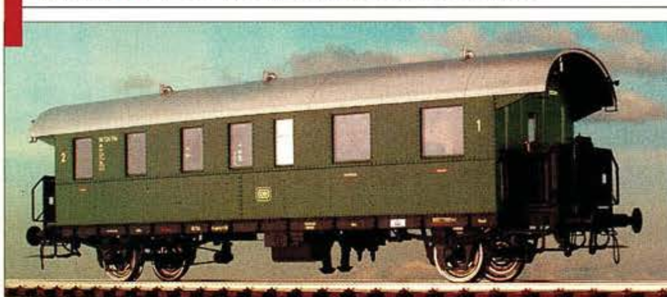
Roter Pfeil und Thalys in N



Mit dem roten Pfeil beglückt Lemke die Schweizer N-Bahn-Fans.

„Anfang des Jahres übertrug uns die Fa. Hornby die Generalvertretung der Marken Arnold, Jouef, LIMA, Rivarossi und Pocher für Deutschland", informierte Wolfgang Lemke am Tag vor Messebeginn seine Händler. Die Auslieferung wird ab Lager Haan erfolgen. Neben dieser nicht unbedingt überraschenden Mitteilung in Sachen Lima und Co. präsentierte die Lemke GmbH weitere Resultate ihrer weltweiten Kooperationen, so zwei internationale Renommierzüge in bekannter Kato-Lemke-Qualität: Am benachbarten Kato-Messestand waren in N der zehnteilige Thalys und der achtteilige Eurostar in Aktion zu erleben. Derselben Kooperation entspringt die Class 66 im Maßstab 1:160. In bereits weit fortgeschrittenem Entwicklungsstand zeigte Lemke in H0 den dreiachsigen Postwagen „Mainz" 3912 3b/12,5 als aktuelle Museumsversion, gefertigt von Electrotren. Der spanische Hersteller gehört bereits seit 2004 zur Hornby-Gruppe.

LENZ ▸ *V 100 und Donnerbüchsen in 0*



Handfestes Modellbahnerelebnis: Die Donnerbüchse in H0 ist eine haptische Freude.

Auf dem Elektronik-Sektor erweitern ein Nachrüst-Sendemodul und die globale Anzeige das Railcom-Sortiment. Mit einem USB-Interface kann man den Computer als Fahrregler und zum Programmieren von Decodern nutzen.

Das Spur-0-Programm von Lenz nimmt konkrete Formen an. Die seriennahen V 36 und die Donnerbüchsen (Bild) zogen auf der Messe bewundernde Blicke auf sich. Von der V 100 (Bild) war ein viel versprechendes Handmuster zu sehen. Die H0-Dampflok der Baureihe 66 kommt im nächsten Monat zur Auslieferung.



Der Prototyp der V 100 lässt Gutes ahnen. Die universelle Lok ist ideal für den Einstieg.

LILIPUT/BACHMANN ▸ *ET 11 und 92.2 in H0*



Der ET 11 soll zwar erst im nächsten Jahr kommen, aber die ausgestellte Stereolithographie lässt bereits erahnen, was zu erwarten sein wird.

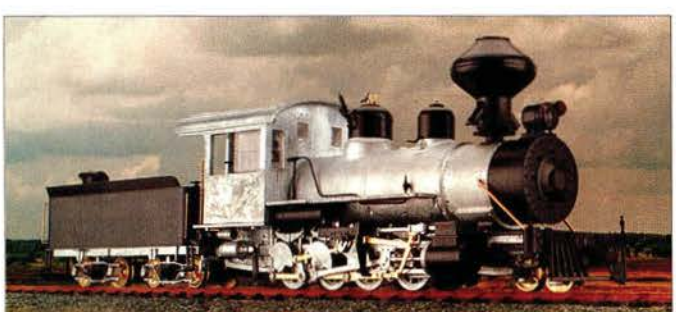
Bei Liliput/Bachmann ist die spektakulärste Neuankündigung der Bau des elektrischen Triebwagens ET 11, von dem ein erstes dreidimensionales Modell (Bild) zu sehen war. Allerdings soll die Auslieferung der fertigen Fahrzeuge erst im Jahr 2006 erfolgen. Genauso ist es bei der Baureihe 92.2, der ehemaligen badischen Xb in DRG-Ausführung. Auch sie wird erst im Jahr 2006 den Weg zu den Händlern finden. Gleiches gilt auch für den Wittfeld-Akkutriebwagen mit verkürztem Mittelwagen. Im Lokomotiv-Segment bei Liliput stehen künftig ein paar Bedruckungs- und Lackierungsvarianten zur Verfügung: Die BR 75 kommt in DRG-Ausführung und die BR 84 als DR-Lok. Der Dieselaussichtstriebwagen VT 137 kommt als Epoche-II-Fahrzeug mit vorbildgerecht geändertem Dach. Beim Wagenmaterial rüstet Liliput unter anderen mit einem DB-Gepäck-Postwagen auf. Ein dreiachsiger Pferdetransportwagen, Gvwhs 04 (Bild), ein vierachsiger DR-Kühlwagen TThs 43 und ein neuer ebenfalls vierachsiger Epoche-II-Kesselwagen Bauart München (Bild) bereichern das Güterwagenprogramm. Für die Schweizer H0-Bahner legt Liliput die E 4/4 der SBB auf und das berühmte Tigerli ist künftig auch für die Wechselstrombahner erhältlich. Passend zu den historischen Schweizer Dampflokomotiven konstruiert Liliput dreiachsige Oldtimerpersonenwagen mit geschlossener Plattform. Die moderne SBB wird mit den Kippwagen der Bauart Fans-u (Bild) bedacht. Bei Bachmann wird die Spurweite H0 mit einer neuen GE 70 Ton, einer Rangierlok von General Electric, in zahlreichen Lackierungsvarianten und mit DCC-Digitaldecoder bedacht. Die Dampfliebhaber können schon auf eine USRA light 2-10-0 sparen. Die N-Bahner werden mit der Baldwin RF-16 verwöhnt, die besser bekannt ist als Sharknose. Ganz aus Metall gefertigt ist die On30-Consolidation (Bild) mit Außenrahmen. Die Lok trägt wie alle neuen On30-Loks serienmäßig einen DCC-Digitaldecoder. Das On30-Sortiment erhält noch Zuwachs durch die 0-4-0 Side Rod Gas Mechanical Locomotive.



Pferdetransportwagen der DRG und Kesselwagen für den DR-Bahner.



Kippwagen dieser Art prägen das aktuelle Bild, so auch dieser der SBB.



Ein gewichtiges Schätzchen wird die metallene Bachmann-On30-Consolidation.



Ebenfalls neu im Bachmann-Programm ist die USRA 2-6-6-2 der Nickel-Plate Road in Spur N.

MÄRKLIN ▸ *Henschel-Wegmann-Zug in H0 und Z, DB-290 in H0, Jumbo in I*



In H0 und Z: Der Henschel-Wegmann-Zug gehört zu den Glanzstücken aus Göppinger Produktion.

Was der DB AG der Kurskübel, das ist Märklin jetzt der Jahrbuch-Sammelschuber: Statt des gewohnten Gesamtkatalogs gibt's nun drei Einzelausgaben in Buchform für die Nenngrößen H0, Z und I, die man einzeln oder eben alle drei zusammen in besagtem Schuber erwerben kann. Von der Eroberung repräsentativer Bücherregale abgesehen, hat das schwäbische Traditionsunternehmen aber auch zahlreiche Modell-Innovationen zu bieten. Vom Henschel-Wegmann-Zug in H0 und Z (Bild) über die V 90 (Bild) und den Gasturbinen-Triebzug der Baureihe 602 in H0, den zum Kampfpreis kalkulierten H0-„Hercules" (Bild) bis zur preußischen T3 im Maßstab 1:87 (Bild) und in der Königsspur I gehen viele Märklinisten-Wünsche in Erfüllung. Freilich nur für Insider-Clubmitglieder gedacht sind die fünfteiligen Henschel-Wegmann-Zuggarnituren, die in beiden Maßstäben als einmalige Serie angekündigt werden. Zwar auch nur in einmaliger Serie, dafür aber im freien Verkauf erhältlich, werden der vierteilige H0-Schnelltriebzug der BR 602 sowie das dreiteilige Wagen-Ergänzungsset gefertigt. Beide Triebköpfe sind motorisiert. Wie der 602 erhält auch die V 90, eine komplette H0-Neuentwicklung, den C-Sinus-Hochleistungsantrieb. Da die schwere Rangier-Diesellok in Epoche-IV-Beschriftung als 290 in einmaliger Serie produziert werden soll, dürften Varianten nicht allzu lange auf sich warten lassen. Eine interessante Modellalternative für den leichten Verschubdienst stellt die Bundesbahn-Ka, eine Akku-Kleinlokomotive, dar. Das Epoche-III-Maschinchen auf Köf-Fahrgestell ist zwecks besserer Zugkraft mit zwei Gleishaftmagneten ausgestattet, die aber nach Herstellerangaben den lastgeregelten Motor nicht überfordern. Vor dem neuen H0-Quintett der Langenschwalbacher Drehgestellwagen (Bild) macht die preußische T3 in der passenden Bundesbahn-Version als Vertreterin der Baureihe 89.70-75 eine ausnehmend gute Figur. Ähnliches werden Fans der modernen Bahn nicht nur innerhalb Österreichs von der Mehrzweck-Diesellokomotive der ÖBB-Baureihe 2016, dem „Hercules", auch angesichts des moderaten Preises von unter 100 Euro erzählen, ist das H0-Modell doch in Metalldruckguss ausgeführt. Auch die schwere Mehrzeck-E-Lok der NS-Serie 1200 wird sicher nicht nur in den Niederlanden ihre Fans finden. Das H0-Glanzlicht schlechthin bei den Lokomtiven nach ausländischen Vorbildern setzt aber die GG-1 (Bild): Diese schwere Mehrzweck-Elektrolokomitive mit der Achsfolge 4-6-6-4 nach Vorbild der Pennsylvania Railroad in der Ursprungsausführung in Brunswick Green lässt die Herzen aller US-Fans schneller schlagen. Das Modell ist mit Mittel-Glo-



Vor der Klassenreform: In edlem Blau zeigt sich der DB-Schnellzugwagen auf Spur-I-Gleis.



Messe-Prunkstück: Bei der GG-1 geraten US-Fans in Ekstase.



Das H0-Modell der 290 kommt als komplette Neuentwicklung.



Famoses Z-Gespann: Baureihe 58 und DB-Postwagen Post4-a/17.



DB-Version: Die Preußische T3 hat einen Langenschwalbacher am Haken.



Exportmodell für Schweden: Die Rangierlok der SJ-Reihe Ub wird einmalig aufgelegt.

ckenankermotor, Digitaldecoder und Geräuschgenerator ausgerüstet. Den Ruhr-Schnellverkehr zur DRG-Zeit können demnächst auch Miniclub-Fans in Szene setzen: Eine 38 mit den passend lackierten Abteilwagenvierachsern preußischer Bauart drehte in Nürnberg munter ihre Runden. Die Abteilwagen kommen auch zusammen mit Gepäck- und Postwagen (Bild) in Bundesbahn-Ausführung zum Z-Zuge, dem dann beispielsweise die DB-39 vorgespannt werden kann. Was den H0-Anhängern recht ist, darf auch den Z-Bahnern gefallen: Die Franco-Crosti-42.90 rollt nun mit Wagner-Windleitblechen an. Wesentlich größere Verbreitung hatte beim Vorbild die preußische G 12, die jetzt erstmals als DB-58 (Bild) auf die 6,5-mm-Gleise ausrückt. Der Modellantrieb wirkt auf alle fünf Kuppelradsätze. Bewegliche Lademulden zeichnen die Roheisenpfannen- und Schlackenwagen im Maßstab 1:220 aus, die als Viererset mit unterschliedlichen Wagennummern ins Sortiment kommen. Die SBB-A 3/5, eine Vierzylinder-Verbundlok, stand Modell für die Z-Schnellzug-Dampflok, die als Einmalserie für 2005 angekündigt ist. Im Farbkleid der Epoche IV präsentiert sich die dieselektrische Mehrzwecklokomotive der Serie 54 (Bild) der Belgischen Staatsbahnen (SNCB). Die Krönung in der Königsspur stellt der erste Märklin-Jumbo dieser Baugröße überhaupt dar: Die 44 in DB-Ausführung mit Witte-Blechen feiert als Insider-Modell (Bild) Premiere. Weitere Höhepunkte des Formenbaus in der Königsklasse repräsentieren die Schürzenschnellzugwagen der jungen Bundesbahn im edlen Blau (Bild) und noch mit dritter Klasse sowie die bauartidentischen modernen Schnellzugwagen der DRG-Zeit.



Das Farbkleid der Epoche IV hat das Z-Modell der belgischen Rundnase angelegt.



Erstmalig in der Spur I: In den Genuss des Jumbos der BR 44 kommen die Insider.



Ein B abgegriffen: Die herkulische 2016 der ÖBB kommt in Metall und zum Kampfpreis.

MEHANO ▸ *Symmetrische H0-G2000*



Die Class 66 der HGK präsentiert sich endlich als H0-Lieferneuheit.



Der symmetrische G 2000-Führerstand stellt eine Formneuheit dar.

Die bereits für 2004 angekündigte Class 66 präsentierten die Slowenen in den verschiedenen kontinentaleuropäischen Farbkleidern nun endlich als Serienmodelle. So drehte auf dem Messestand in Halle 7A unter anderen die HGK-Version (Bild) der sechsachsigen Großdiesellok ihre Runden. Neu im H0-Prestige-Sortiment ist auch die Vossloh-G2000 mit symmetrischen Führerständen, die in fünf verschiedenen Ausführungen angekündigt ist, so als ACT-Lokomotive (Bild) und als 21 der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE). Die Hudson der Atchison Topeka and Sante Fe (A.T.&S.F.) rückt geräuschvoll ins Prestige-Programm. Auch das Hobby-Sortiment erfährt mit der Hudson der Great Northern und der GG-1 in drei weiteren Versionen für US-Fans interessante Bereicherungen.

PIKO ▸ *TT-Taurus, ICE 3-Digital-Set in H0*



Mit einem Paukenschlag und dem Taurus feiert Piko TT-Premiere.

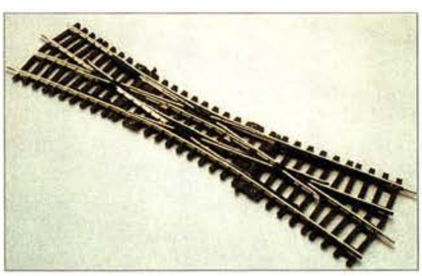
Bei Dr. René Wilfer muss man immer auf eine Überraschung gefasst sein. Und wieder hat Piko einen ganz besonderen Knaller erst auf der Messe losgelassen: Dem Taurus (Bild) wurde ein Spurwechsel verordnet und damit Pikos Einstieg in die Spur der Mitte perfekt. „Das ist eine rein ökonomische Entscheidung", betont Dr. Wilfer und will sich dabei aber nicht darauf festlegen lassen, ob dieser TT-Ausflug weitere nach sich zieht. Am Kompetenzschwerpunkt H0 jedenfalls „wird sich nichts än-



Der Schwerlasttransportwagen SSly 5851 bereichert das H0-Sortiment mit Epoche-IV-Modellen der Deutschen Reichsbahn.

dern", bekräftigt der Firmenchef. Und um dies unter Beweis zu stellen, bedarf es nur eines Blicks auf die Top-Neuheit im Hobby-Programm: Der vierteilige ICE 3 im digitalen Start-Set dürfte nicht nur bei Einsteigern gut ankommen. Der in Kooperation mit Lizenzgeber Sinalco zum 100-jährigen Firmenbestehen erscheinende Sinalco-Zug, bepannt mit einem Taurus, wird dagegen vor allem Sammler interessieren. Die DR-Abteilwagen sollen zu Beginn des vierten Quartals lieferbar sein, der Packwagen Pw4i-32 in DB- und DR-Ausführung wird bereits Ende September den Fachhandel erreichen. Der Selbstentladewagen Otmm61 der DB ist fürs dritte Quartal angekündigt. Ebenfalls noch in diesem Jahr folgen sämtliche noch ausstehende Elemente des Piko-A-Gleises, darunter auch die Y-Weiche.

Das Piko-A-Gleis komplettiert neben der Y-Weiche nun auch die Doppelkreuzungsweiche.



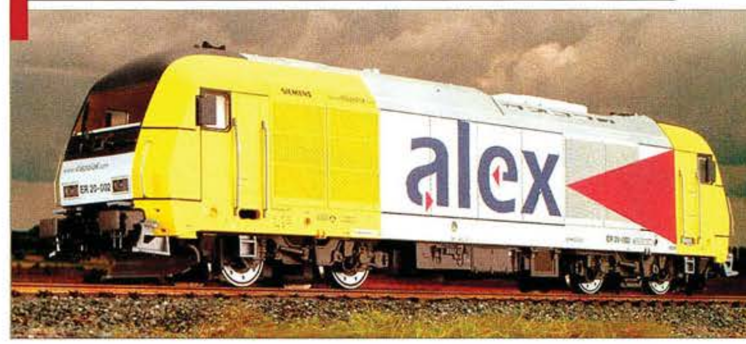
Die Top-Neuheit im Hobby-Programm der Sonneberger: Der vierteilige ICE 3.



REVELL ▸ *231 der DR in H0*

Bei den Lokomotiv-Bausätzen in H0 halten sich die Ostwestfalen derzeit merklich zurück. Lediglich die Ludmilla in der Version der Baureihe 231 der Deutschen Reichsbahn ist für Juni angekündigt und war auf dem Dauermessestand in Halle 12 per Platzhalter als Variante der bereits seit vier Jahren lieferbaren 130 präsent. Für die erfolgreich gestartete Easykit-Reihe mit Baufahrzeugen im Maßstab 1:32 hält Revell eine Überraschung bereit: 2006 rücken passende Figuren ins Sortiment.

ROCO ▸ *BR 64 und E 80 in H0*



Zwischen München und Oberstdorf verkehren die auffälligen Alex-Loks.

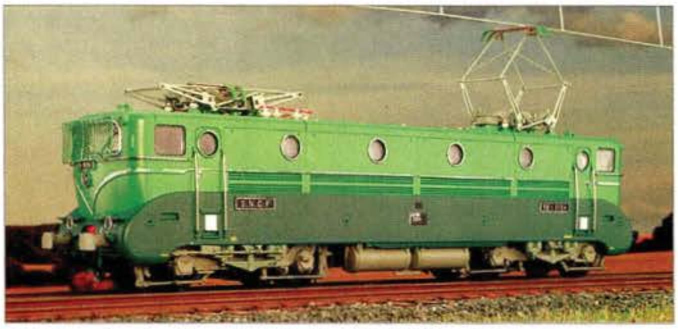
Der Roco-Neuheitenprospekt ist 2005 auf satte 120 Seiten angewachsen, was die Bemühungen des Herstellers dokumentiert, möglichst jeden H0-Modellbahnfan zu bedienen. Die interessanteste Neuheit der Österreicher für den DB-Fan dürfte die Tenderlok der BR 64 sein, die zunächst als Epoche-III-Maschine mit geschweißten Wasserkästen anrollt. Da sie der Professional-Produktlinie zugeordnet ist, darf man auf eine durchbrochene Nachbildung des Barrenrahmens hoffen. Beim Vorbild ein technisches Schmankerl ist die Epoche-III-E 80, deren Motoren per Stromabnehmer aus der Oberleitung oder aus den mitgeführten Akkumulatoren Spannung erhalten. Auch ohne nachgebildete Oberleitung darf man die Lok also vorbildgerecht einsetzen. Die Auslieferung der für 2004 angekündigten blauen 03.10 der DB ist für das dritte Quartal 2005 avisiert. Mit neuen Triebköpfen bläht der auf dem VT 11.5 basierende Epoche-IV-Gasturbinentriebzug 602 die Nüstern. Dieser ist auch die einzige im Neuheitenprospekt enthaltene N-Neuheit. In beiden Maßstäben werden komplette achtteilige Garnituren ausgeliefert. Eine wichtige Formvariante für DR-Anlagen stellt die Epoche-III-44 mit Kohlenstaub-Tender dar. In geänderter Form erscheinen die DR-Taigatrommel V 200 (Bild) ohne und die DB-V 80 mit Schalldämpfer. Epoche-II-Bahner werden mit einer 93.5 mit Rauchkammer ohne Zentralverschluss bedacht. Das Playtime-Sortiment erhält Zuwachs durch eine 218, die ein gegenüber der 215 vorbildgerecht geändertes Gehäuse aufweisen wird und als TEE-farbene 218 217 und in einer verkehrsroten Epoche-V-Version anrollt. Die DB-E-Lok-Baureihe 120 (Bild) wurde mit einem stark vereinfachten Gehäuse speziell für Kinder konstruiert. Freunde internationaler Züge dürfen sich auf einige Neukonstruktionen freuen. Mit der französischen BB 9004 (Bild) bildet Roco genau 50 Jahre nach der Rekordfahrt die noch heute schnellste E-Lok der Welt als Modell nach und ordnet sie der Platin-Palette zu. Weitgehend neu entstand der Diesel-Tw X 2800/XR 7800 in Epoche IV. Der Beiwagen wird auch einzeln erhältlich sein. Eine gute Bekannte und doch eine Neukon-



Jetzt auch in grüner Ursprungslackierung, aber mit Computernummer: Die 1161.012-8.



Ein besonderer Blickfang sind die Chromleisten auf der Stirnseite.



Der Star unter den Neuheiten ist die BB 9004 der SNCF.

struktion stellt die österreichische E-Lok 1670 dar. Für den modernen Schweizer Verkehr erhielt die Re 4/4 II eckige Scheinwerfer und die aktuelle BLS-Lackierung. Für Anlagen nach italienischen Motiven rollen eine rundliche E 444 in Epoche-IV- und eine kantige E 444R in Epoche-V-Ausführung an. Freunde belgischer Bahnen dürfen sich auf die Reihe 52, eine Nohab-Maschine mit neuer Kabine („Cabine flottante") freuen. Als überarbeitete Wiederauflage erscheint die vierachsige Reek 62, die einen verbesserten Antrieb erhält und die Roco auch in zwei Ausführungen der niederländischen Privatbahn ACTS liefert. Eine komplette Neukonstruktion stellt die sechsachsige dänische MZ dar, von der zwei Maschinen aus unterschiedlichen Bauserien sowie eine spanische Variante gefertigt werden. Auch der Personenwagenpark erhält Zuwachs. Die Einheitsschnellzugwagenfamilie der Bauart 28 erscheint mit zwei unterschiedlichen 2.-Klasse-, einem 1./2.-Klasse- und einem Gepäckwagen. Die erst 2006 zur Auslieferung anstehenden Waggons werden zunächst für die DB-Epoche III gefertigt. Die Halberstädter Schnellzugwagen erhalten die verkehrsrote Nahverkehrsfarbgebung. In derselben Farbe sind auch die stark vereinfachten 1:100-Doppelstockwagen (Bild) lackiert, die in zwei DB-Ausführungen und einer ÖBB-Version den Playtime-Wagenpark bereichern. Wer gerne internationale Personenzüge nachbildet, kann ab der späten Epoche III die tannengrünen österreichischen Mitteleinstiegswagen einsetzen. Der Schweizer IC-2000-Restaurantwagen erscheint in veränderter Form. Seit den 70er-Jahren führen Züge nach Frankreich zumeist die so genannten Corail-Wagen, von denen vier Sitz- und ein Barwagen als Epoche-IV-Versionen anrollen. Der Gepäckwagen MC76 trägt Epoche-V-Anschriften. Auch die italienischen Gran-Confort-Wagen erreichen deutschen Boden. Erwartungsgemäß erscheinen die eng mit den deutschen Silberlingen verwandten luxemburgischen Ableger als B- und AB-Typen. Wieder im Sortiment führen die Halleiner die niederländischen Plan-D-Wagen in blauer Epoche-III-Farbgebung. Auch die norwegischen Holz-Vierachser feiern fröhliche Urständ. Im Güterwagen-Bereich sind diverse Neukonstruktionen zu vermelden: Der zweiachsige Fährbootwagen Gbh Saarbrücken ist als DRG-Epoche-II-Ausführung sowie für Epoche III mit DB- und SNCB-Beschriftung erhältlich. Der ursprünglich französische offene Güterwagen Tow erscheint in der Epoche-III-Beschriftung seines Heimatlandes, aber auch mit Anschriften der DR (Epoche IV), FS, SNCB, NS (jeweils Epoche III). Ebenfalls gleich für mehrere Bahngesellschaften beziehungsweise Epochen rollt der lange vierachsige Schwenkdachwagen Tadgs 959 an. Das H0e-Programm wird mit einer dreiachsigen Tenderlok (Bild), auch in einem Startset enthalten, und mit drei zweiachsigen Personenwagen nach DR-Vorbild ausgebaut.



Der kleine Dreikuppler wird auch Teil eines neuen H0e-Startsets sein.



Die 212 in Ozeanblau-Beige war als Farbvariante für dieses Jahr zu erwarten.



Diskussionswürdig, aber einen Versuch wert: Rocos neues Modell der extrem stark vereinfachten und kindgerechten BR 120 inklusive Dosto-Wagen.

TILLIG ▸ *Desiro in TT, Rumänendiesel in H0*

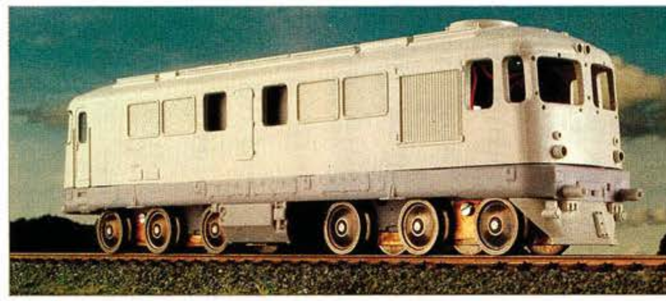




Ein erster Anguss kündet vom Entwicklungsstand des TT-Desiro.

Mit dem VT137 werden in der Spur der Mitte Rückstände aufgearbeitet.

Der Markenname aus Zittau hat ausgedient: Sachsenmodelle heißt ab sofort Tillig H0. „Unser Ziel ist es, die Einheit unter dem Firmennamen Tillig herzustellen", betont Marketing-Leiter Uwe Hofmann. Als TT-Formneuheiten präsentierten die Sebnitzer aus dem Lieferrückstandssortiment ihr Ferkeltaxi, den VT 137 (Bild), der alsbald auch als DB-Epoche-III-Version folgen soll, und den Niederbordwagen Ks 3301. Der Behelfspersonenwagen MCi (Bild) stellt ebenfalls eine Neuentwicklung dar. Der Desiro in TT soll bis Ende des Jahres fertiggestellt sein und „rechtzeitig vor Weihnachten", so Hofmann, ausgeliefert werden. Die Werkzeuge sind jedenfalls nach Angaben der Sebnitzer in Arbeit. Mit der luxemburgischen Nohab rückt eine Formfastneuheit ins Sortiment: Überarbeitet und mit neuem Antrieb und Fahrwerk versehen. Überraschend zeigte Tillig auf dem Messestand auch ein Handmuster des KEG-Rumänendiesels der Baureihe 2100 (Bild). Diese Hinterlassenschaft einer gescheiterten Kooperation mit der Firma Gecon VVM soll Ende des dritten Quartals Serienreife erlangen. Gleichzeitig präsentierte aber Gecon seine ab sofort lieferbare KEG-Maschine. Ein Handmuster des VT135 der DR dürfte die Reichsbahn-Fans erfreut haben, während der LVT der Baureihe 772 als DB-Version angekündigt ist. Als Formneuheit präsentierte sich der zweiachsige Weinfasswagen der SNCF.



H0-Doppelentwicklung: Mit der KEG-Lok sind die Sebnitzer spät dran.

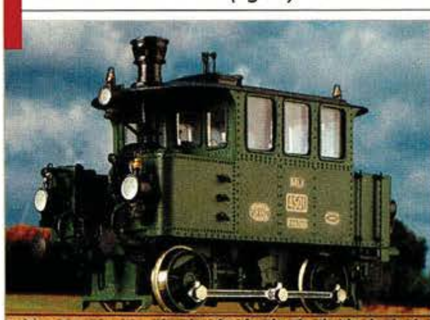


H0-Handmuster: Der VT 135 der Deutschen Reichsbahn.



Neuentwicklung: Behelfspersonenwagen MCi.

WEINERT ▸ *Ur(iger)-Glaskasten*



Der Ur-Glaskasten fürs Kuriositätenkabinett.

In der Vitrine bei Familie Weinert, den bekannten Metall-Bausatz-Herstellern aus der Nähe von Bremen, drehten sich wieder zahlreiche Schmuckstücke. Darunter waren die neueste P8, die jetzt in dreidomiger Ausführung und mit eckigem Dach erhältlich ist. Die Neubau-01 erhielt einen 2'2'T30-Kurztender. Apropos Tender, das wird viele DR-Freunde freuen: Der DR-44-Bausatz wird jetzt auch mit Kohlenstaubtender ausgeliefert. Die bereits angekündigte 94 soll bei ausreichender Vorbestellung auch mit schmäleren (nur 2,2 Millimeter) RP25-Radsätzen ausgeliefert werden. Die feineren Radsätze werden das Aussehen des Modells sicherlich verbessern. Ein besonderes Schmuckstück dürfte der bayerische Ur-Glaskasten ML 2/2 sein. Bei den historischen Lkw findet der Büssing NAG 500 mit Plane seinen Weg in den Weinert-Katalog. Den Lastenrädern, die schon erhältlich sind, folgen jetzt ganz normale Damen- und Herrendrahtesel, die in den Spurweiten von Z bis 0 angeboten werden. Der passende Fahrradständer mit Wellblechdach gesellt sich auch dazu.



Die DR-44 erhält einen Kohlenstaubtender.



Die bayerische R4/4 im Länderbahn-Grün.



Der Gliederzug Senator nähert sich im Jahr 2005 seiner Fertigstellung.

TRIX ▸ *H0-T3 und ICE 3 in N*



Sensationeller Preis: Unter 100 Euro soll die Minitrix-Startpackung mit der ICE 3-Neukonstruktion kosten.

„Dieses Jahr ist auch das Trix-Jahr", stellt Verkaufsleiter Jürgen Schmantek mit Blick auf die Modelloffensive in H0 und N fest und verweist zudem auf das vom Märklin-C-Gleis abgeleitete Trix-Zweileitergleis sowie auf Trix Systems, das neue modular ausbaufähige Digitalsystem im DCC-Standard, kompatibel mit Selectrix, sowie auf attraktive Startpackungen und Neukonkonstruktionen in H0 und N. „Damit ist Trix in H0 ein vollständiger Systemanbieter" betont Schmantek, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass mit der Profilhöhe von 2,1 Millimetern das neue Gleis tauglich für RP25-Radsätze ist. Mit dem überarbeiteten und neu motorisierten KPEV-Triebzug ET 833/834 erinnert Trix an die große Oldtimer-Tradition der Nürnberger. Sie spiegelt sich auch im Schwerpunktthema „200 Jahre Bayern": Auf dem Messestand paradierten prächtige H0-Neuheiten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, darunter als besonderes Prunkstück die schwere Güterzuglokomotive Gt 2x4/4 in der Ursprungsausführung. Ein weiteres Glanzlicht stellt die Neuentwicklung der preußischen T3 mit Allan-Steuerung, einst durch die Ade-Konstruktion bei Trix Maßstäbe setzend, dar. Das Epoche-III-Modell aus Metall birgt moderne Technik inklusive 21-poliger Schnittstelle. „Der Knaller des Jahres", so Schmantek, eröffnet die Minitrix-Modelloffensive: In Nürnberg war der ICE 3 (Bild) zum ersten Mal in Aktion zu erleben. In der Startpackung mit Batteriefahrgerät und zum sensationellen Preis von unter 100 Euro sorgte der dreiteilige Hochgeschwindigkeitszug für Furore. Das gilt auch für die 18.5 vor dem historischen Rheingold und die Baureihe 57, beide Neukonstruktionen mit moderner Technik unter bewegter Historie. Die 57 ist in zwei Versionen, DB und DR, angekündigt. Und für Schweiz-Fans hatten die Nürnberger noch eine besondere Überraschung im Messegepäck: Minitrix baut die Ae 8/14 (Bild) der SBB, einst stärkste Lokomotive weltweit. Die moderne deutsche Bahnwirklichkeit greift die 189 (Bild) im DB AG-Farbkleid auf. Profi-Club-Mitglieder unter den N-Bahnern dürfen sich auf die Vorserien-E 03 freuen. Für H0-Anhänger steht der Henschel-Wegmann-Zug in den Startlöchern.



N-Neukonstruktion: Die Baureihe 57, hier in der DB-Ausführung.



An die große Zeit der Ferienreisezüge erinnert der Touropa-Wagen in N.



Flotte Rote: Als Handmuster zeigte Minitrix die 03.10 mit Stromlinienverkleidung in der Epoche-II-Ausführung.

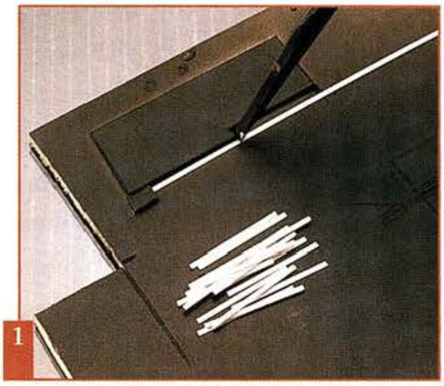


Ebenfalls als Handmuster war die moderne Elektrolokomotive der BR 189 der DB AG auf dem Stand in der Halle 7A zu begutachten.

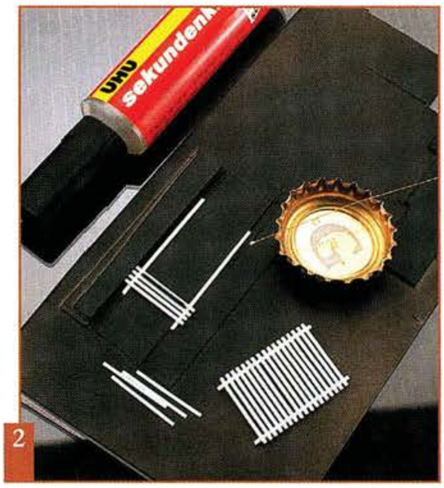
Fotos: Markus Tiedtke



Das Vorbild war ein Kraftprotz: Minitrix überraschte die Schweiz-Fans mit dem Handmuster der Ae 8/14.



Zum exakten Verkleben der Profilstücke bastelt man sich eine kleine Hilfsvorrichtung aus Polystyrol.



Um rechtwinkligen Sitz und einheitlichen Abstand zu garantieren, kann man ein Folgewerkzeug anfertigen.
Dabei laufen die beiden Längslatten in einer entsprechenden Vertiefung. Ein einseitig verklebter Anschlag hält die einzelnen Bretter in der richtigen Position. Der Abstand der einzelnen Latten wird durch ein auf der Schablone aufgeklebtes Profilstück festgelegt. Gearbeitet wird dann von links nach rechts, das bedeutet, dass die jeweils fest fixierte Latte links ans Profilstück angelegt wird, man die folgende rechts daneben verklebt, ausfädelt und wiederum links anlegt.

Feine Lattenzäune findet man noch heute vielerorts. Mit einem einfachen Folgewerkzeug lassen sich die filigranen Einfriedungen im Selbstbau fertigen.

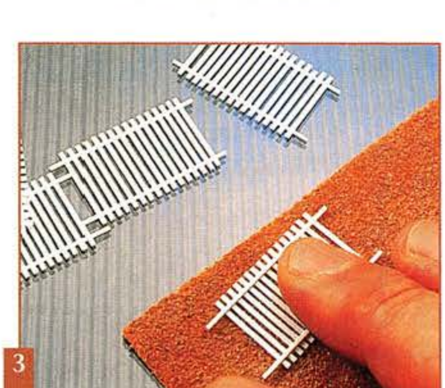
ZAUNKÖNIG

Zäune und Geländer werden von den Zubehörherstellern mittlerweile in den gängigen Spurweiten angeboten. Allerdings erscheint die Nachbildung der Lattenzäune sehr robust, vor allem, was die Materialstärke der Bretter anbelangt. Feine Lattenzäune hat bislang nur Weinert im Programm, allerdings nur in einer einzigen Ausführung mit einer Gesamthöhe von 15 mm (mit Pfosten).

Im Folgenden soll eine Methode vorgestellt werden, wie sich filigrane Bretterzäune im Eigenbau herstellen lassen. Dazu bastelt man sich zwei kleine Hilfswerkzeuge, die beim Ablängen der Profile und beim exakt rechtwinkligen Verkleben der einzelnen Latten auf zwei Längslatten behilflich sind. Die Ablänghilfe besteht lediglich aus einem seitlichen und hinteren Anschlag, der die entsprechende Länge vorgibt. Gekürzt werden die Profile mit einem sehr scharfen Flachstichel mittlerer Größe, der möglichst rechtwinklig an der Vorderkante des seitlichen Anschlages geführt wird.

Als Einlage und Klebehilfe klebt man 0,25 mm starke Polystyrolstücke auf eine weitere stabile Polystyrolplatte. Die Höhe des mittleren Stücks gibt den Abstand der beiden Längslatten zueinander vor. Die äußeren beiden Plättchen werden jeweils im Abstand von 0,75 mm (die Stärke der Längsplatte) zum Mittelteil verklebt, so dass quasi zwei 0,75 mm breite Vertiefungen entstanden sind, welche die beiden Profile in Position halten. Je nachdem, wie weit die Platten ober- und unterhalb überstehen sollen, wird ein weiterer Anschlag aufgeklebt, an dem die beiden Latten beim Verkleben oben anzulegen sind. Das Längenmaß der einzelnen Latten muss natürlich zuvor mit der Schablone abgestimmt sein, so dass das untere Ende (ohne Anschlag) ebenso weit übersteht.

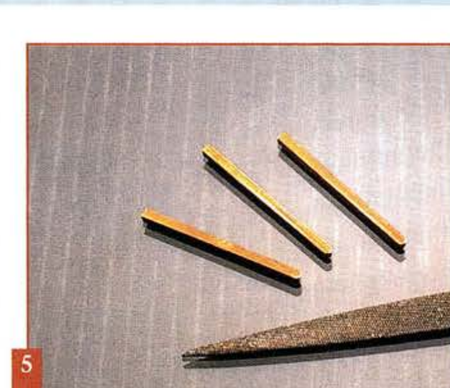
Auf dem Mittelstück wird ein Profil rechtwinklig zur Nut verklebt, welches als Anschlag und Abstandhalter der einzelnen Latten dient. Das Profil sollte beiderseits einen kleinen Abstand zur Einlegenut der Längslatten aufweisen, da sonst Gefahr besteht, dass durch die Kapillarwirkung des Klebstoffs Latten und Distanzstück miteinander verkleben. Das Kleben der Latten-



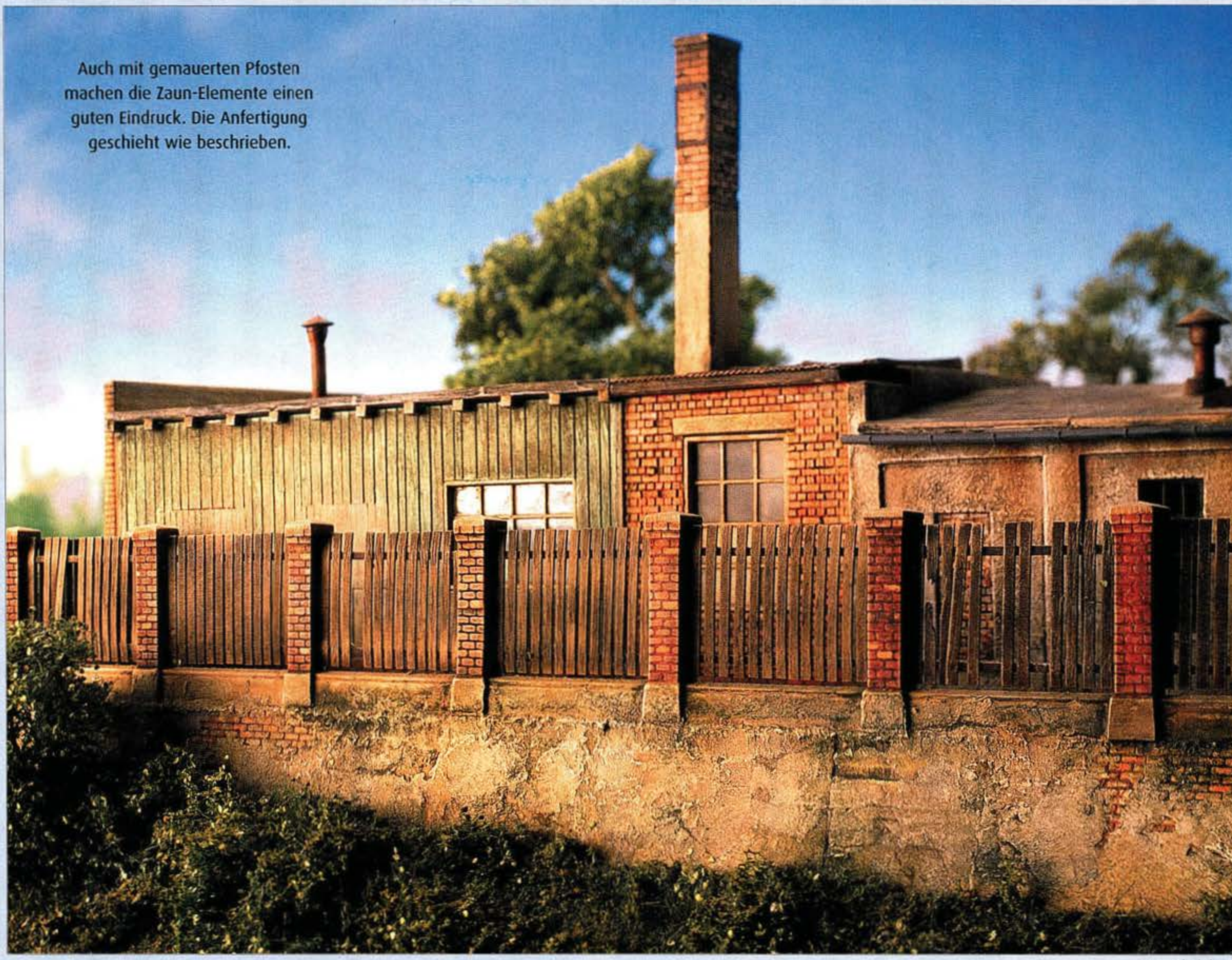
Eine Art Holzstruktur entsteht durch leichtes Entlangziehen auf Schmirgelpapier der Körnung 80 bis 100.



Feinste Grate, die beim Ablängen und Schmirgeln entstanden sind, verschwinden beim leichten Überreiben mit Scotch-Schleifvlies aus dem Baumarkt.



Die typische Rundung am oberen Ende feilt man mit einer kleinen Feile nach Augenmaß.



Auch mit gemauerten Pfosten machen die Zaun-Elemente einen guten Eindruck. Die Anfertigung geschieht wie beschrieben.

Fotos: J. Chocholaty

stücke geschieht von links nach rechts, das heißt, die jeweils fest fixierte Latte wird links ans Profilstück angelegt, die folgende rechts daneben angelegt und verklebt, angefädelt und wiederum links angelegt. Als Klebstoff hat sich Sekundenkleber bewährt. Bei Polystyrolkleber besteht die Gefahr, dass sich die relativ dünnen Profile nach dem Aushärten des Klebstoffes stark nach innen wölben.

Besonders wichtig ist die absolut exakte Länge der einzelnen Zaunsegmente, da sie später lediglich in die bereits fest auf Anlage oder Diorama verklebten Pfosten durch leichtes Biegen eingeklipst werden. Eine feine Holzstruktur entsteht durch leichtes Entlangziehen auf etwas gröberem Schmirgelpapier (Körnung zwischen 80 und 100) in Längsrichtung der Latten.

Die Betonpfosten werden entsprechend lang, in diesem Fall 25 mm, von 1,5x1,5-mm-Messingprofil abgesägt und am oberen Ende halbrund gefeilt. Das untere Ende ist auf einer Länge von 5 mm rund zu feilen, der Teil wird später im Boden verklebt. Die Position der Längslatten markiert man mit einem Stechzirkel, körnt die Löcher an und bohrt sie schließlich mit einem 1-mm-Bohrer durch. Am besten verwendet man hierfür eine kleine Ständerbohrmaschine, damit der Bohrer nicht verläuft und die Bohrung auch an der Rückseite möglichst mittig sitzt. Nach dem Entfetten erhalten Pfosten und Zaunsegmente eine Spritzlackierung mit Weinert-Haftgrund. Die Pfosten werden lediglich mit dünner schwarzbrauner Ölbeize lasiert, der Zaun kann zum Beispiel mit etwas aufgehelltem Lederbraun (Revell Nr. 84) vorlackiert und mit einem mittleren Grauton leicht übernebelt werden.

Jörg Chocholaty



6

Die Position der Löcher für die Längslatten markiert man mit einem Stechzirkel und bohrt die Löcher mit einem 1-mm-Bohrer.



7

Die Pfosten erhalten eine Spritzlackierung mit Weinert-Haftgrund und einem dünnen lasierenden Farbauftrag mit schwarzbrauner Ölfarbenbeize.

Opplingen in

Teil 1 Sinnvoller Betrieb und flexibler Epochen-Wechsel: Für die praxisnahe Verwendung von Modulen und Segmenten plädiert Ralf Reinmuth.

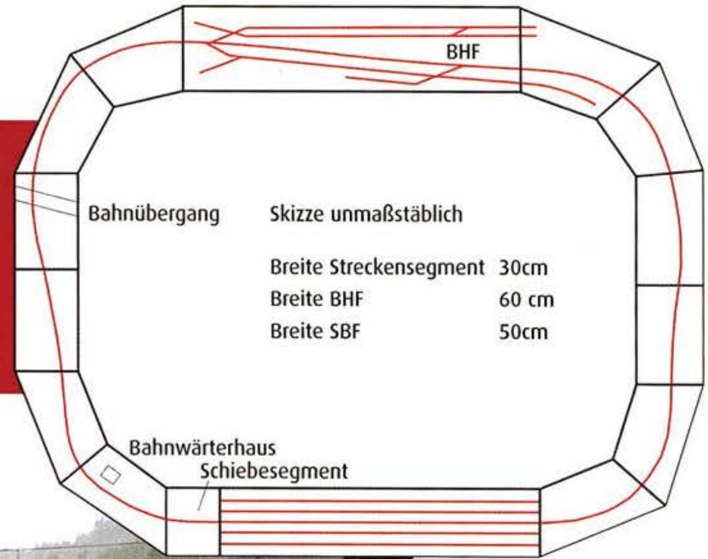


Der Zeitenwandel, dezent angedeutet im Modell: Der DB-Stopfexpress harrt seines Einsatzes, der RE ist mit DR-Halberstädtern im DB-Farbschema bestückt.



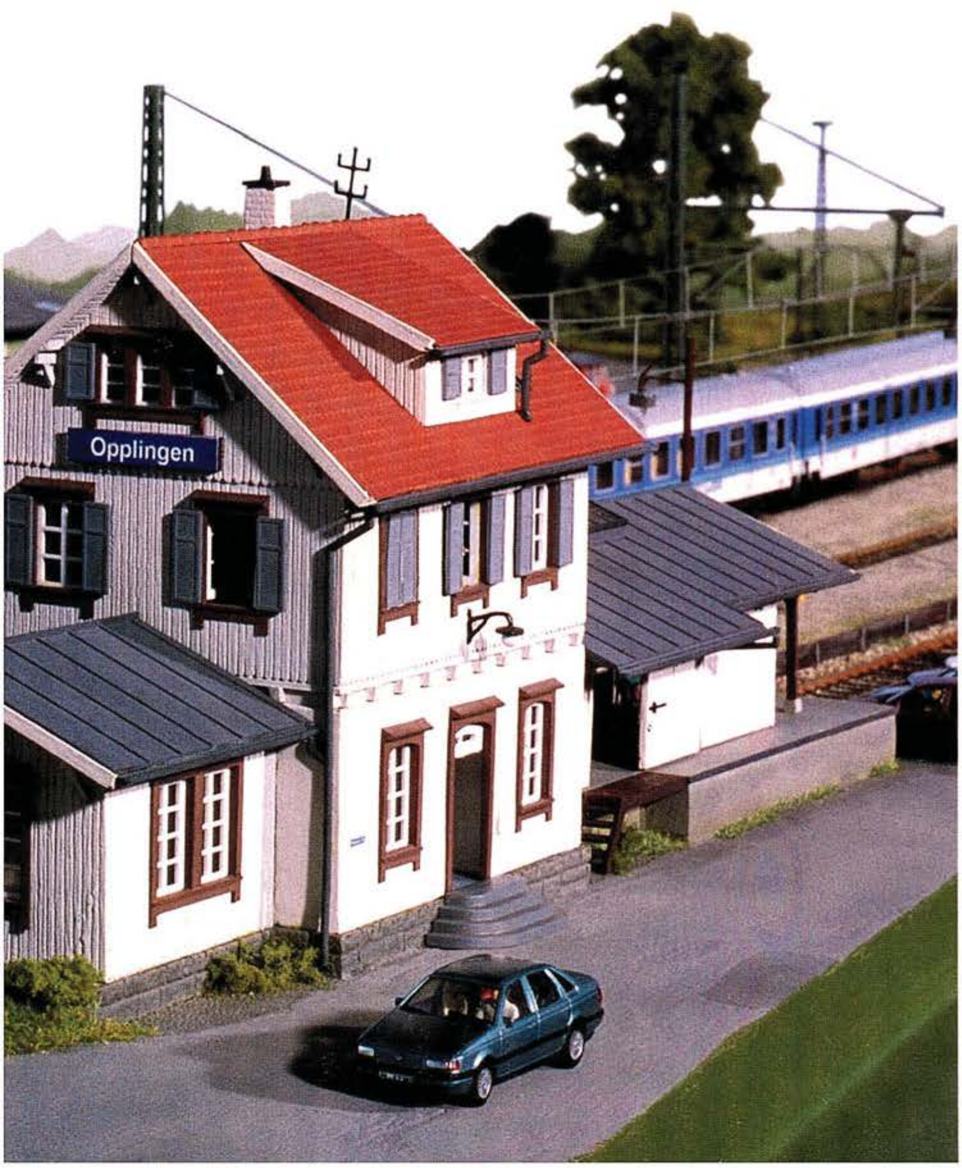
Moderne und doch schon wieder historische Zeiten: Der mit 103 bespannte Interregio, ehedem mal D-Zug, passiert 1997 das automatisierte Opplingen.

Stücken





Nicht nur die seltene 139 zieht Eisenbahnfotografen an; hinter der Lok läuft ein unbeladener, 20-achsiger Schwerlastwagen, der kurzgekuppelt wurde.

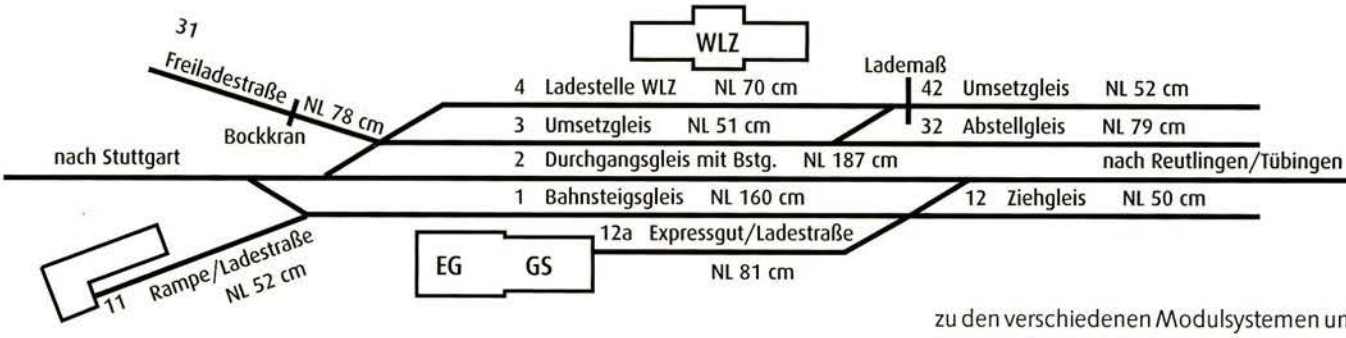


Also, eins gleich vorweg: Opplingen liegt nicht in Stücken, sondern vielmehr im tiefen Württemberg, an der ebenso eingleisigen wie imaginären Hauptbahn zweiter Ordnung Stuttgart – Sigmaringen und ist demzufolge frei erfunden. Die praxisnahe modellbahnbetriebliche Nutzung von Modulen und Segmenten setzt aber eine solche Legende, die selbstverständlich nur beispielhaften Charakter hat, voraus.

Opplingen in Stücken bezieht sich auch, aber nicht nur auf die Modul- respektive Segmentbauweise, sondern ist Programm, für die Flexibilität des Systems ebenso wie für die Vermittlung einzelner Themenschwerpunkte in loser Folge – Stückwerk eben, überschaubar und anregend.

Die Variabilität von Modul- und Segmentanlagen schlägt sich in und um Opplingen herum auch in der fallweisen Entscheidung für unterschiedliche Epochen, III, IV oder V, nieder. Alle drei sind, mit wenigen, aber gezielten Eingriffen, die sich nicht nur auf Schienen- und Straßenfahrzeuge beschränken, zu realisieren. Als weitere Variable kommt mit der abbaubaren Viessmann-Oberleitung die Option des in allen drei Epochen denkbaren Traktionswandels ins Spiel.

Ehe man die Modellbahn in Stücken angeht, sollte man sich mit den theoretischen Grundlagen zur Modul- und Segment- →



Thematik befassen, sich über die Spielidee eines sinnvollen Modellbahnbetriebs Gedanken machen und darauf aufbauend den Anlagengleisplan entwerfen.

Module und Segmente verbindet dasselbe Anliegen, nämlich die Modellbahn von der festen durchgehenden Platte zu lösen und in handliche, zusammensetzbare Stücke zu teilen. Der wesentliche Unterschied: Module besitzen einen genormten Übergang für Mechanik und Elektrik und können grundsätzlich in jeder beliebigen Reihenfolge zusammengesetzt werden; Segmente dagegen benötigen nur passende Übergänge zu den unmittelbar benachbarten Anlagenstücken und setzen eine ganz bestimmte Reihenfolge voraus. Sieht man einmal von der sich immer mehr durchsetzenden offenen Rahmenbauweise ab, so ist die Segmentanlage eigentlich nichts anderes als eine zersägte und damit transportable Heimanlage.

Module eignen sich also bestens für Gruppenaktivitäten. Nach diesem Prinzip arbeiten viele Modellbahner, organisiert in Vereinen, deren größter der Fremo ist. Hallenfüllende Arrangements kommen so zustande. Die schnellste Informationsquelle zu den verschiedenen Modulsystemen und -normen bietet das Internet.

Segmente eignen sich dagegen für alle, die zwar Wert auf Zerlegbarkeit legen, aber eine ganz bestimmte Anlagen- und Landschaftsgestaltung, zum Beispiel eine konkrete Vorbildsituation, im Auge haben.

Mit etwas Geschick lassen sich übrigens beide Arten der geteilten Modelleisenbahn kombinieren. So handelt es sich zwar im hier vorgestellten Fall um eine in sich geschlossene Segmentanlage, aber das Opplinger Bahnhofssegment ließe sich beispielsweise ohne weiteres in eine Modulanlage einbinden. Vorausgesetzt, es werden bereits bei der Planung die dann erforderlichen Normen wie Schienenoberkante über Boden, Schienenprofil, Mindestradien, durchgehende Leitungen, Steckverbindungen, Kabelquerschnitte, Gleisanschlüsse und Betriebssystem berücksichtigt.

Stichhaltige Legende für den sinnvollen Fahrbetrieb

Um zu einem sinnvollen und am Vorbild sich orientierenden Fahrbetrieb zu kommen, bedarf es nicht nur eines allgemeinen Anlagenthemas, sondern einer Hintergrundgeschichte, einer so genannten Legende, eben einer Spielidee. Und dabei spielt im wahrsten Sinne des Wortes der Bahnhof eine wichtige Rolle.

Das Opplingen-Szenario hat seine fiktive Heimat im Württemberger Dreieck, gebildet von der Landeshauptstadt Stuttgart, von Sigmaringen und Tübingen. Opplingens Umgebung ist geprägt von hügeligen Hochebenen mit viel Land- und Forstwirtschaft, aber es existiert auch ein Opplinger Ortsteil

Ob das Maul in den Eimer passt? Bauer Milchreichs ganzer Stolz, Kuh Amalie, gelüstet es nach kühlem Nass, das im historischen Fassbehälterwagen wartet.



Noch mit erhabenem Schriftzug passiert V 200 055 auf der Fahrt in die Schwabenmetropole um 1960 den Opplinger Bahnübergang.





Verkehrs- statt Orientrot: Seit 1994 bekennt die DB AG samt Cargo auch in Opplingen Farbe, die H0-Bundesbahn-Ära ist vorbei.

mit kleinen Handwerks- und mittelständischen Industriebetrieben. Im Bahnhöfle prägt allerdings die Landwirtschaft das Verladebild.

Im Gleisplan (siehe Zeichnung Seite 80) sind die Ladestellen zu erkennen. Die Ortsgüteranlage besteht aus dem Ladegleis (12a) am ans Empfangsgebäude angebauten Güterschuppen sowie einem Zieh- und Abstellgleis (12). Am westlichen, dem linken Bahnhofskopf ist das Freiladegleis (11) an der Kopf- und Seitenrampe sowie jenseits des Durchgangsgleises das Ladegleis (31) mit Bockkran auszumachen. An der westlichen Einfahrt zweigt noch das rangierintensive Anschlussgleis (4) zum Lagerhaus der „Württembergischen Landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft" (WLZ) ab. Der dortige rege Umschlag von Agrarerzeugnissen aus der Region rechtfertigt ein eigenes Umsetzgleis (3). Den Abschluss der Bahnhofsanlage mit Haus- und Mittelbahnsteig (Gleis 1 und 2) an der eingleisigen Hauptbahn bildet eine zweigleisige Abstellgruppe (32 und 42).

Die wahlweise Ausstattung mit Oberleitung – Viessmann-Masten und -Fahr- →

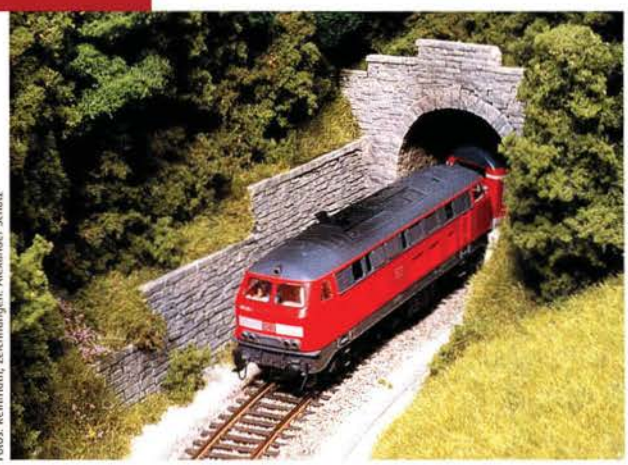
draht sind im Falle des Falles auch wieder leicht zu demontieren – beschränkt sich auf Strecken- und Umfahrgleis.

Streckenpläne und Spielideen halten sich nur insofern an das erdachte regionale Vorbild, als sie eine eigene kreative Konzeption im ländlich strukturierten Raum entwickeln. Lediglich die Ortsangaben außer Opplingen und Zweigheim sind der Wirklichkeit entliehen (siehe Zeichnung auf dieser Seite) und unterstützen so die Anlagen- und Bahnhofslegende.

Der Bahnhof liegt wie erwähnt an der imaginären Strecke Stuttgart – Sigmaringen. Zwischen Opplingen und Tübingen zweigt, nicht dargestellt, eine Stichbahn nach Bad Urach ab. Die Abzweigung im erdachten Metzingen Zweigheim ist für den Fahrbetrieb in der Epoche V vor allem deshalb

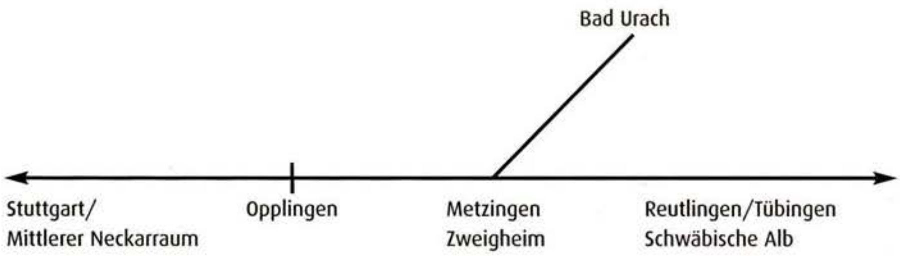
Zum Verschieben: Schattenbahnhof mit fünf Gleisen, aber ohne Weiche





Traktionswechsel und Epochenwandel ohne Fahrdraht: 1962 verlässt 39 181 mit einem Eilzug nach Stuttgart am Haken den Berghautunnel; 41 Jahre später ist just hier ein Regional-Express mit 218 225 unterwegs.

Fotos: Reinmuth; Zeichnungen: Alexander Schatz



wichtig, weil, so will es die Hintergrundgeschichte, diese Bahnlinie nie elektrifiziert wurde. Das wiederum rechtfertigt den plangemäßen Einsatz von Diesellokomotiven auf der Segmentanlage auch unter Fahrdraht. Demzufolge hat die westliche Bahnhofseinfahrt Züge von und nach Stuttgart sowie aus dem und in den mittleren Neckarraum zu bewältigen, während im Osten aus- und einfahrende Züge Reutlingen, Tübingen, die Nebenstrecke nach Bad Urach sowie die Schwäbische Alb mit Sigmaringen bedienen. In beiden Richtungen mündet das Anlagenstreckengleis in ein und demselben Schattenbahnhof von ungewöhnlicher, aber effektiver Konstruktion.

Der 1,85 Meter lange Schattenbahnhof besteht aus einer Schwenkbühne mit mittlerem Drehpunkt, Nutzlänge 1,8 m, und dem Untergestell mit kurzem Auffahrgleisstück. Da keinerlei Weichen verbaut sind und die Zufahrt zu den Abstellgleisen durch Verschieben herzustellen ist, wird eine maximale Nutzlänge und ein minimaler Verzweigungsverlust von fünf Zentimetern erreicht.

Der fünfgleisige Schattenbahnhof ist beidseitig befahrbar. In Mittelstellung können die Züge durchfahren. Die je zwei Gleise rechts und links des Durchgangsgleises sind auf halber Strecke elektrisch getrennt. So bieten sich wahlweise vier Abstelllängen zu je 180 oder acht zu je 90 cm. Die für einen sinnvollen und abwechslungsreichen Fahrbetrieb erforderlichen Zuggarnituren finden so ausreichend Platz.

Die Darstellung der wechselnden Epochen bedingt Überlegungen zur Austauschbarkeit bestimmter zeittypischer Details. Schienen- und Straßenfahrzeuge, so in passender Ausführung vorhanden, stellen da kein Problem dar. Überschneidungen, etwa beim Nummernschema oder bei DB-Keks und DBAG-Logo, sind vorbildgerecht. Nicht zeitlos einzuordnende Figuren, Schilder, Fahrkartenautomaten und Ähnliches müssen aber mit einem Haftkleber fixiert werden, um das Auswechseln zu ermöglichen.

Details wie sich verändernder Bewuchs oder abgetrennte Gleise in der aktuellen Phase der Epoche V sollten freilich wegen des unverhältnismäßigen Aufwands unberücksichtigt bleiben. Auch auf die gelben Abdeckhauben der Gleisanschlusskästen sollte man verzichten, geht ihre Bauart doch nicht mit der Epoche III konform.

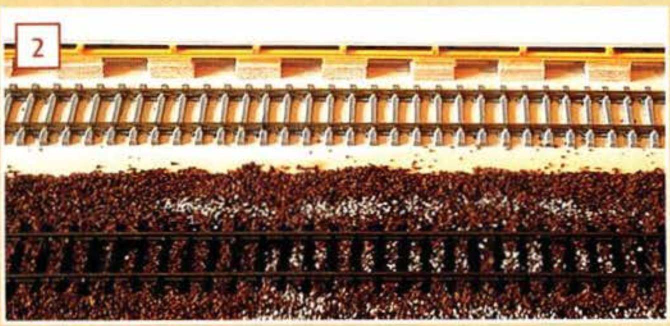
Das gewählte elektromechanische Stellwerk hat hingegen in allen drei Epochen seine Berechtigung. Der Vorteil bei der Darstellung dieser Vorbildtechnik zeigt sich insbesondere beim Leitungsnachbau in Kabelschächten: Sie ermöglichen eine einfache Weiterführung über das Segmentende hinaus. Rein mechanische Stellanlagen dagegen mit offenen Seilzügen, Rollenhaltern und Spannwerken, die es beim Vorbild ja durchaus selbst heutzutage noch gibt, könnte man nur mit erheblichem Aufwand über Segmentkanten hinweg weiterführen.

Ralf Reinmuth/hc

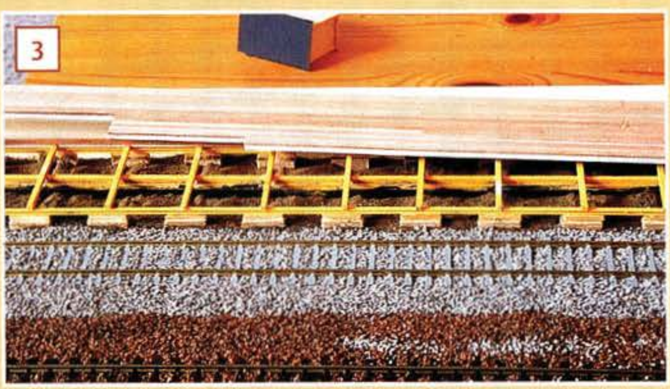
Teil 2 folgt in der April-Ausgabe.



Hilfreich für die Konstruktion des Unterbaus sind Originalaufnahmen.



Die Unterkonstruktion entsteht aus Evergreen-Profilen und Holzleisten.



Der einsehbare Teil des Bodens sollte vorab gestaltet werden.



Silhouette-Material lässt das Umfeld des Haltepunktes ergrünen.

Holzarbeiten: Hier wird der Abriss eines Behelfsbahnsteigs dargestellt.



Moderne Behelfsbahnsteige fehlen bislang im reichhaltigen Angebot für die Epoche V. Den weder teuren noch schwierigen Modelleigenbau empfiehlt Matthias Fröhlich beispielhaft in H0.

Behelfs-Lösung

Wer heute mit der großen Bahn durch die Lande reist, der kann neben fast schon wie Biotope anmutenden Bahnanlagen auch immer wieder emsige Bautätigkeiten und Modernisierungsarbeiten beobachten. Vieles, was den meisten Reisenden als selbstverständlich oder gar bedeutungslos erscheint, ist für den interessierten Modelleisenbahner aber von besonderer Faszination.

Typische Baumaßnahmen bei der modernen Bahn betreffen die Bahnsteige. Deren Erhöhung zwecks bequemeren Einstiegs in die Züge geht zumeist mit einer für S-Bahn-Stationen typischen Ausstattung einher. Für die Zeit des Umbaus werden den Reisenden häufig Ersatzkonstruktionen als Einstiegshilfe zur Verfügung gestellt. Diese, zumeist hölzernen Behelfsbahnsteige beleben jede Epoche-V-Modellbahnanlage, um so mehr, als das Nebeneinander von Behelfs- und regulärem Bahnsteig in verschiedenen Baustadien wiedergegeben werden kann. Auch wenn das paradox klingt: Man kann zum Beispiel einen Behelfsbahnsteig bauen, der gerade abgerissen wird.

Vor Beginn des Modelleigenbaus sind Studien vor Ort beim Vorbild zu empfehlen.

Werkzeug- und Materialliste

- Feine Handsäge
- Feiner Pinsel
- Breiter Haarpinsel
- Bastelmesser
- Spatel

- Kiefernleisten, 5x5 mm
- Evergreen-Profile
- Sekundenkleber
- Uhu-Kraft-Kleber
- Sand und Splitt von Rainershagen
- Weißleim
- Kunststoffplatten
- Birne-Brettchen aus Architekturbedarf
- Furnierstreifen, dünn
- Balsaholz
- Schmirgelpapier
- Mattlack, gelb

- Pflastersteinplatten von Auhagen
- Hohe Bahnsteigkanten von Auhagen
- Spachtelmasse von Revell
- Evergreen-Platten
- Farben von Revell

Schließlich gibt's im Original erstaunlich viele Bauarten. Im hier beispielhaft vorgestellten Nachbau dienten die Baumaßnahmen im Rahmen der Einführung der Rhein-Neckar-S-Bahn im Großraum Mannheim und Heidelberg als Anregung und dankbares Studienobjekt.

Zunächst sägt man 5 auf 5 Millimeter messende Kiefernleisten in etwa 1,2 Zentimeter lange Streifen. Sie bilden, mit betongrauer Farbe behandelt, die Fundamente für die Holzunterkonstruktion des Modell-Behelfsbahnsteigs. Für die Doppel-T-Querträger, die im Original ebenfalls aus Holz bestehen, ist es en miniature einfacher, Evergreen-Profile zu verwenden, die man mit gelbem Mattlack streicht.

Als Klebstoffe für die gesamte Konstruktion empfehlen sich Sekunden- sowie Uhu-Kraft-Kleber.

Um den fertiggestellten Unterbau sollte nun bereits die Geländegestaltung erfolgen, vor allem, wenn man einen bereits im Abbruch befindlichen Behelfsbahnsteig darstellen will. Eingestreuter Sand und Splitt, zum Beispiel von Rainershagen, wird dazu mit dem üblichen Weißleim-Spülmittel-Wasser-Gemisch dauerhaft fixiert.

Nun können die Holzbohlen, gefertigt aus im Architekturbedarf erhältlichen 1 mm dünnen Birne-Brettchen, angebracht werden. Wer einen kleinen Preiser-Hammer und passende Nägelchen besitzt, kann originalgetreu arbeiten. Alle anderen sollten aus Kunststoffplatten ein Grundbrett anfertigen und die passend zugeschnittenen Holzleisten aufkleben.

Die zirka 1,5 cm langen Geländerstützen entstehen aus Evergreen-Profilen; fürs Geländer selbst erweisen sich dünne Holzfurnierstreifen als geeignet.

Für das kleine Wartehäuschen benötigt man als Baumaterial lediglich Balsaholz und Schmirgelpapier zur Dacheindeckung. Ausgestattet mit Miniaturfahrplänen, Werbematerial und einigen H0-Menschlein ist der Behelfsbahnsteig nun betriebs- oder auch abrissbereit.

Die Gleise eingeschottert mit Material von Noch, Viessmann-Signale und -Oberleitungsmasten gesetzt sowie Fahrdraht desselben Anbieters gespannt, kann nun das Zeitalter des modernen Nahver- →

Moderne Provisorien

Baumaßnahmen sind bei der modernen Bahn nichts Ungewöhnliches. Häufig gelten sie dem Bereich der Bahnsteige. So erhalten Haltepunkte und Bahnhöfe oft erhöhte Bahnsteige mit einer für S-Bahn-Stationen typischen Ausstattung. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten sind freilich häufig so genannte Behelfsbahnsteige als Zwischenlösung erforderlich, um einen reibungslosen Fahrbetrieb und den störungsfreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste gewährleisten zu können. Da diese Bahnsteige eigentlich nur für eine kurz- oder allenfalls mittelfristige Dauer vorgesehen sind, bestehen sie in der Regel aus Holz und werden so oft auch als Holzbahnsteige bezeichnet. Im vorliegenden Fall waren die Baumaßnahmen im Rahmen der Einführung der Rhein-Neckar-S-Bahn im Großraum Mannheim und Heidelberg Anregungshilfe und Studienobjekt. Entlang aller in das System integrierten Strecken wurden die Bahnsteige einheitlich auf 76 Zentimeter Höhe gebracht. Es wurden viele Behelfsbahnsteige gebaut, zwei sogar für eine Nutzungsdauer von über zwei Jahren.



Behelfsbahnsteig: Der 425 erreicht die Station „Mannheim Rangierbahnhof".

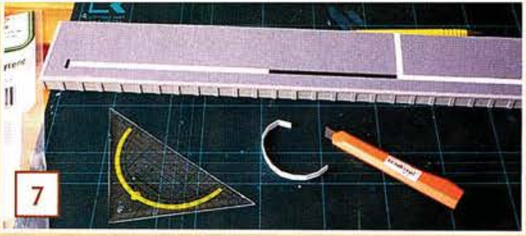


Fotos: Fröhlich

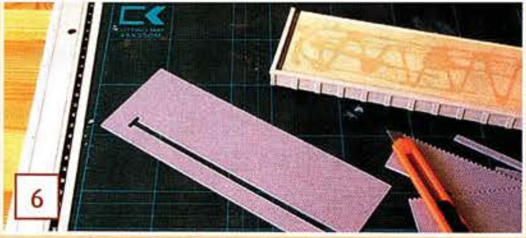
Friedliche Koexistenz: Provisorium und Neubau im Hauptbahnhof von Speyer.

Während der Behelfsbahnsteig ausgedient hat und bereits abgebrochen wird, gibt's für den Gleisbautrupp an der S-Bahn-Strecke noch einiges zu tun.

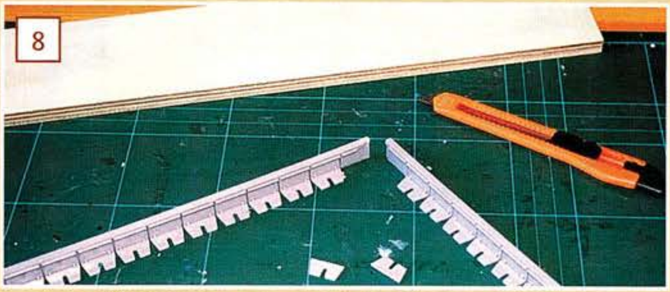




Die Rillensteine werden nur angerissen und eingesetzt.



Der Streifen für die taktilen Platten ist auszuschneiden.



Für die Übereckanordnung sind die Bahnsteigkanten anzupassen.



Lichtraumprofil: Als Abstandslehreersatz hilft hier Rocos neue 212 aus.



Farbgebung und Ausstattung entsprechen dem modernen Vorbild.

kehrs auf Schienen auch am Rande der Zechensiedlung beginnen.

Soll der Behelfsbahnsteig kein sinnentleertes Dasein führen, fehlt nun nur noch der moderne Hochbahnsteig: Beide in friedlicher Koexistenz nebeneinander oder auch sich gegenüber platziert, sichern garantiert jeder Epoche-V-Modellbahnanlage bewundernde Blicke.

In friedlicher Koexistenz: Moderner und Behelfsbahnsteig

Basismaterial für den modernen Hochbahnsteig sind die brandneuen Pflastersteinplatten sowie die hohen Bahnsteigkanten von Auhagen. Letztere können in langen Streifen ohne sichtbare Lücken verbaut werden. Leider sind keine Übereckverbindungen vorgesehen.

Sind die Ecken mit einem scharfen Bastelmesser passend zugeschnitten und beim Modellbauer noch alle Finger unversehrt, kann er die Bahnsteigkantsteine mit den vorhandenen Laschen an der Unterseite an ein Brettchen kleben. Eventuell noch sichtbare Spalten an den Ecken sollte man mit etwas Spachtelmasse, zum Beispiel von Revell, ausfüllen und verschleifen. Die erste farbliche Behandlung mit mattem Betongrau schließt sich an.

Nun sind die Pflastersteinplatten einzupassen. Überstehende Steine dieses stimmigen Verbundsystems werden ab-, die Streifen für die taktilen Platten ausgeschnitten. Die Rillensteine selbst entstehen aus in passende Streifen geschnittenen Evergreen-Platten. Für die Imitierung der Pflasterung genügt es, die Streifen alle 4 bis 5 mm anzuritzen, bevor sie in die Bahnsteigplatte eingefügt werden.

Deren Farbe zeigt beim Vorbild ein sehr zartes Schweinchenrosa. Intensive Rottöne sind also im Modell fehl am Platz. Aus den Revell-Farben Rost (Nr. 83) und Weiß (Nr. 5) lässt sich dieses blasse Rosa gut mischen.

Kaum ist die Ausstattung mittels des Kibri-Bahnsteigsets und Kleinteilen von Erbert platziert, strömen schon die Fahrgäste! *Matthias Fröhlich/hc*

Die ersten Fahrgäste aus der Zechensiedlung sind eingetroffen und freuen sich schon auf den niveaugleichen Einstieg in den GTW 8.



Fotos: Fröhlich



Foto: K. Harthausen

Bitte recht freundlich

Dem düsteren Charakter vieler Modell-Burgen begegnet man mit Sandstein-Look.

■ Auf vielen Modellbahnen finden sich Burgen. Die im vorliegenden Fall verwendete aufwendig gravierte Ruine von Noch war in einem einzigen Braunton und dunklen Fugen lackiert. Mit wenig Aufwand kann das Mauerwerk freundlicher gestaltet werden. Als erstes benötigt man eine Grundfarbe, zum Beispiel ein kräftiges Rostbraun für roten Buntsandstein. Einzelne Steine werden nun mit einer Mischfarbe aus einem hellen Sandocker und Braun nachgemalt. Dabei ist es hilfreich, wenn die Farbmischung nicht gleichmäßig durchgerührt ist. Während des Malens variieren so die Farben, bis am Ende eine breite Palette an Tönen erscheint. Am Original sieht man, dass der kalkreiche Fugenmörtel hell ist. Hellbeige- oder graue Kreide wird mit einem Messer auf ein Blättchen Papier abgeschabt oder auf sehr feinem Schmirgelpapier zerrieben. Vorsichtig wird die Kreide auf die jeweils zu bearbeitende Mauerpartie gestreut. Mit einem Borstenpinsel arbeitet man den Pastellstaub großzügig in die Ritzen ein und verteilt ihn auch auf den Oberflächen. Auch die braunen Oberflächen werden dabei stumpfer und heller.

Klaus Harthausen

Sesam-Kies-Rüben

Mit Sesam gelingt eine überzeugende Rübenladung.

■ Als Basis für die Rüben dient das von Vollmer vertriebene Ladegut Kies (Artikel-Nummer 5240). Hierbei handelt es sich um aufgequollenen Sesam. Dieser ist etwas runder als der im Supermarkt erhältliche. Nachdem der Boden des Wagens mit etwas Untertapetenmaterial ausgelegt wurde (eine komplette Wagenladung aus Rüben würde das Budget unnötig belasten), bildet man die Ladung nach. Bei Bedarf kann man Schüttkegel formen, wie sie vorwiegend bei maschineller Beladung entstehen. Nun wird aus Ponal, Tapetenkleister, etwas Spülmittel, Wasser und einem Schuss Abtönfarbe (Umbra) eine dunkle Brühe gemischt. Wichtig ist hierbei, dass das Gemisch nicht zu dickflüssig ist. Mit einer Einwegspritze lässt man dieses über die Wagenladung tropfen. Die Besonderheit des Sesams von Vollmer besteht darin, dass seine Oberfläche etwas ölig ist. Das eine Korn nimmt so die Farbe mehr, das andere weniger an. Somit entsteht der Eindruck von teils mehr, teils weniger schmutzigen Rüben.

Ralf Berger

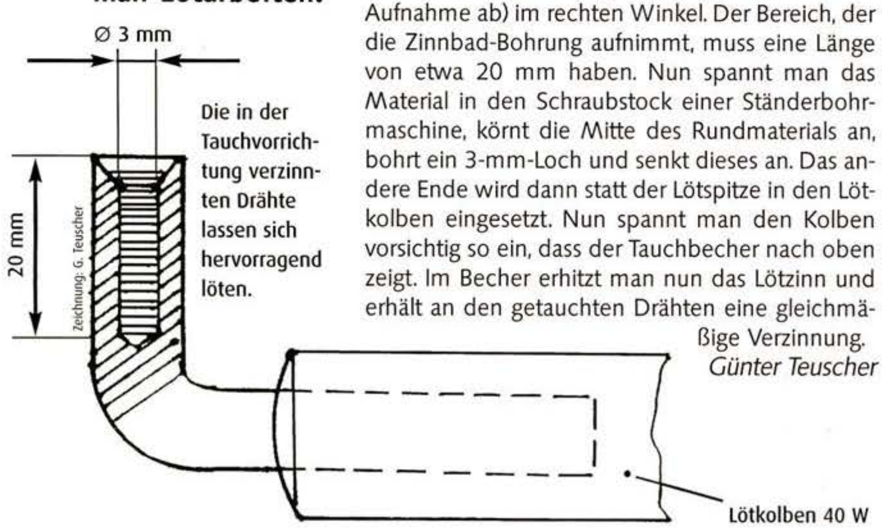


Foto: R. Berger

Der Rüben-Wagen rollt auf Böcken zur weiteren Verarbeitung des Ladeguts.

Tauchverzinnt

Mit einer einfachen Vorrichtung erleichtert man Lötarbeiten.



Die in der Tauchvorrichtung verzinnten Drähte lassen sich hervorragend löten.

■ Beispielsweise beim Oberleitungsbau ist es oft vonnöten, die zu verlötenden Teile vorher zu verzinnen. Statt mit dem Kolben dicke Butzen an den Draht zu brutzeln, empfiehlt sich ein Tauchverzinnen. Dazu biegt man einen Messing- oder Kupferstab (Durchmesser hängt von dem der Lötkolben-Aufnahme ab) im rechten Winkel. Der Bereich, der die Zinnbad-Bohrung aufnimmt, muss eine Länge von etwa 20 mm haben. Nun spannt man das Material in den Schraubstock einer Ständerbohrmaschine, körnt die Mitte des Rundmaterials an, bohrt ein 3-mm-Loch und senkt dieses an. Das andere Ende wird dann statt der Lötspitze in den Lötkolben eingesetzt. Nun spannt man den Kolben vorsichtig so ein, dass der Tauchbecher nach oben zeigt. Im Becher erhitzt man nun das Lötzinn und erhält an den getauchten Drähten eine gleichmäßige Verzinnung.

Günter Teuscher

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Sa 26.02.

Mit VT 98 von Gelsenkirchen nach Winterberg, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

So 27.02.

Winterfahrten beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Winter-Sonderfahrt ins Sauerland ab Bochum-Dahlhausen. (4)

Sa 12.03.

Steilstrecken am Mittelrhein, Schienenbussonderfahrt ab Koblenz. (4)

Sa 12.03. und So 13.03.

Saisoneröffnung bei der Berliner Parkeisenbahn, Draisinenfahrten und Salonwageneinatz. (2)

So 13.03.

Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn, Busexkursion ab Mainz. (4)

Fr 18.03.

Fahrten mit der Handhebeldraisine bei der Berliner Parkeisenbahn. (2)

Fr 18.03. bis Fr 25.03.

Eisenbahn in Weißrussland, Rundreise im Hotelzug. (4)

Sa 19.03.

Dampfsonderzug von Wernigerode und Nordhausen zum Brocken, www.ig-hsb.de, V. Baake, Tel. (03943) 22361.

Mit 351019 und 143001 von Cottbus nach Wolfsburg, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

8. Stuttgarter lange Nacht der Museen, Sonderverkehr mit historischer Straßenbahn von 19 - 2 Uhr, www.shb-ev.de.

Nebenbahnen in Oberschwaben, ab Augsburg. (4)

So 20.03.

Kleinbahnen auf der Schwäbischen Alb, ab Amstetten. (4)

Fr 25.03.

Nibelungenexpress Bensheim – Worms mit G8 „Mainz 4981" von 1913, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, www.museumsbahn.de, Tel.(06151) 376401, Fax (06151) 377600.

Karfreitagsfahrt ab Radebeul Ost. (5)

Fr 25.03. bis Mo 28.03.

Osterdampf Wolkenstein – Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80800.

Dampfbetrieb bei der Waldeisenbahn Muskau, PF 1231, 02932 Weißwasser, www.waldeisenbahn.de.

Sa 26.03.

Osterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Dampfbummelfahrt und Osterwanderung, mit 50 3616 von Schwarzenberg nach Thalheim. (6)

So 27.03.

Dampfbummelfahrt und Osterwanderung, mit 50 3616 von Schwarzenberg nach Adorf (Vogtland). (6)

Osterfest in Naumburg/Saale, Fahrten mit der Ringbahn, www.ringbahn-Naumburg.de, Tel. (03445) 233684.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen. (3)

Osterhasenexpress ab Radebeul Ost. (5)

So 27.03. und Mo 28.03.

Dampfzug- und Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn. (2)

Osterdampfzüge Darmstadt-Ost – Bessunger Forsthaus, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, www.museumsbahn.de, Tel.(06151) 376401, Fax (06151) 377600.

Osterfahrten Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, www.museumseisenbahn.de, Tel. (04252) 93000.

Sa 02.04.

City-Night-Life in Naumburg/Saale, Fahrbetrieb auf der Ringbahn ab 20 Uhr, www.ringbahn-Naumburg.de, Tel. (03445) 233684.

Rund um Mathilde, auf Güterzugstrecken unterwegs, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

Sa 02.04. und So 03.04.

Dampflokfest in Staßfurt, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de.

Sa 09.04.

Unbekannte Bahnen um Stendal. (4)

Radebeuler Museumstag, Pendelfahrten im Lößnitzgrund. (5)

Sa 09.04. und So 10.04.

Workshop in Bochum-Dahlhausen, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0208) 3017587.

So 10.04.

Weinmesse in Naumburg/Saale, Fahrbetrieb auf der Ringbahn, www.ringbahn-Naumburg.de, Tel. (03445) 233684.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen. (3)

Sa 16.04.

Ab Cottbus ins Oderbruch mit 351019, Treffen und Fotohalt mit 528177, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Wismut-Tour, von Schwarzenberg mit 50 3616 nach Ronneburg. (6)

So 17.04.

Dampflokvorführung in Bochum-Dahlhausen, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0208) 3017587.

Von Preußisch Oldendorf nach Bohmte. (3)

TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 27.02., 16.45 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg (1).
  So 06.03., 16.45 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg (2).
  So 13.03., 16.45 Uhr: Steierische Schienenstränge.
  So 20.03., 16.45 Uhr: Schätze aus Amateurarchiven, Nr. 27: Dieter Hauschild.
  Di 29.03., 13.30 Uhr: Schneewehen in der Hohen Tatra.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR Sa 9.30 Uhr, SWR Di 13.30 Uhr.
- **Sa 05.03., 17.30 Uhr, NDR:** Reisezeit. Eine schräge Zugfahrt durch Nordirland.
- **So 06.03., 13.30 Uhr, NDR:** Mit dem Zug ans Ende Europas. Von Berlin nach Odessa.
- **Mo 07.03., 23 Uhr, NDR:** Justizirrtum! (4): Tod am Bahndamm.
- **Mo 07.03., 23.15 Uhr, WDR:** Zugvögel – Einmal nach Inari. Spielfilm D/Fi 1997.
- **Di 08.03., 22.10 Uhr, WDR:** Der Zug. Spielfilm Fr/It 1963.
- **Mi 09.03., 8.45 Uhr, NDR:** Nordbilder. Dampfeisenbahn durchs Hasetal.
- **Fr 11.03., 12 Uhr, NDR:** Nordbilder. Fahrt mit der Brockenbahn.
- **So 13.03., 13.30 Uhr, NDR:** Mit dem Zug ans Ende Europas. Die Erzbahn von Kiruna nach Narvik.
- **Mo 14.03., 6.30 Uhr, NDR:** Nordbilder. Molli-Fahrt entlang der Ostsee.
- **So 20.03., 13.30 Uhr, NDR:** Mit dem Zug ans Ende Europas. Von St. Petersburg nach Murmansk.
- **Mi 23.03., 13 Uhr, NDR:** Best of Weltreisen. Wildwest-Express – Ein australischer Zug.
- **Mo 28.03., 17 Uhr, MDR:** Auf kleiner Spur – Das Modellbahnmagazin nicht nur für Nietenzähler.

Fr 22.04. bis So 24.04.

Dampf in der Sächsischen Schweiz, Sonderzüge zum Sebnitzer Blumenfest, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de, Tel./Fax (03585) 219378.

Sa 14.05. und So 15.05.

Dampfzüge durch Sachsen und Böhmen, mit CD-475.179 und 528047 ab Dresden nach Ústí n.L. (Sa) und Nossen (So), www.igbahnbetriebswerkdresden-altstadt.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

www.miniatur-wunderland.de, Kultur- und Gewerbespeicher Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18 Uhr, Di bis 21 Uhr, Sa/So/Feiert. 8.45 - 20 Uhr; Mo 28.02. Behinderten-Abend 18 - 20 Uhr.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc, A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Lok-Land in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr, auch Sa 05.03. und Mo 28.03., Tel. (09252) 92295.

Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, Vorführungen Di - Sa 11, 12, 14 und 15 Uhr, So auch 16 Uhr, www.mehev.de, Tel. (040) 314435.

Noch bis Mo 28.02.

35 Jahre Fleischmann-N <<piccolo>> im DB-Museum Nürnberg, Di - So 9 - 17 Uhr, www. dbmuseum.de, Tel. (0911) 2195872.

Bis So 27.03.

Ausstellung in Naumburg (Saale), Modellbahncenter (Bahnhofstr. 25), Mo - Fr 13 - 18, Sa/So 9 - 18 Uhr.

Fr 25.02. bis So 27.02.

Modellbahnausstellung im Bahnhof Berlin-Lichtenberg, Fr 15 - 19, Sa 10 - 19,

So 10 - 17 Uhr, www.mec-oranienburg.de, Tel. (03301) 535860.

Sa 26.02.

www.freiburger-spielzeugboerse.de, Messehalle 3 in Freiburg (Breisgau), 11 - 16 Uhr, Tel. (0761) 2922242.

Börse der Arge Verkehrsfreunde in 21335 Lüneburg, Universität, Wandelhalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (04131) 48539.

Börse in Siegen, Siegerlandhalle, Koblenzer Str. 151, 11 - 16 Uhr. (1)

Sa 26.02. und So 27.02.

Ausstellung des MEC in 01723 Mohorn, ehem. Lokschuppen, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (035209) 20816.

Langenauer Modellbahntage, Bf Langenau (Sachsen), Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (037322) 3706.

Börse in Rostock, Stadthalle, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0381) 7697579.

Sa 26.02. bis So 06.03.

Ausstellung der Modellbaufreunde in 67823 Obermoschel, Modellbauhalle am Marktplatz, jew. 10 - 18 Uhr, So 27.2. mit Börse, www.mbf-obermoschel.de, Tel./Fax (06362) 993838.

So 27.02.

Börse in 37308 Heiligenstadt, Eichsfelder Kulturhaus, Ägidienstr. , 10 - 16 Uhr, www.hev-ev.de, Tel. (03606) 613497.

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Börse in Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstraße, 11 - 16 Uhr. (1)

Börse in Chemnitz, Stadthalle, Theaterstr. 3, 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Mi 02.03.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342. Auch Mi 16., 30.03.

Fr 04.03. bis So 13.03.

Iserlohner Kleinbahn im Modell, Stadtbücherei Altena, Marktstr. 14, Mo - Fr 9 - 13, 14 - 17 Uhr, Sa 10 - 17 Uhr, So 11 - 17 Uhr, Tel. Reinhard (02372) 12310.

Sa 05.03. und So 06.03.

Ausstellung in 09544 Neuhausen/Erzgebirge, Brüxerstr. 22, jew. Sa/So 13 - 18.30 Uhr. Auch Sa/So 02./03.04.

Börse des MEC Castrop-Rauxel in Dortmund-Bövinghausen, Provinzialstr. 415-417, 11 - 16 Uhr, www.mec-castrop-rauxel.de, Tel. (0231) 698404.

Modellbahnbetrieb des EÖMK in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, http://klagenfurt.stellwerk.info. Auch Sa/So 02./03.04.

So 06.03.

Bella Figura – Mini-Figuren für die Modellbahn, Alter Bahnhof Lette (Kreis Coesfeld), 15 - 18 Uhr. Auch So 03.04.

Foto: MeV/Schmitt



Am Ostersonntag (27. März) startet auch der historische Zugbetrieb des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein in die neue Saison.

Modellbahnausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr.

Börse in Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof, 11 - 16 Uhr. (1)

Börse in 49413 Dinklage, Bürgerstuben, Lange Str. 17, 11 - 16 Uhr, Tel. (0591) 612266.

Börse in 04442 Zwenkau, Gartenverein Waldesgrün, Talgasse 11, 9 - 13 Uhr, Tel./Fax (0341) 4798428.

Börse in 66736 Dillingen/Saar, Stadthalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (06831) 78514.

Tauschmarkt in Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 13 Uhr, Tel. (0375) 215066.

Sa 12.03. und So 13.03.

Ausstellung und Börse in 99734 Nordhausen OT Sundhausen, Hotel Zur Helme, 10 - 17 Uhr, Tel. (03466) 320373.

So 13.03.

Schau des MBC in Kassel, Königstorschule, 10 - 17 Uhr, www.steinertseebahn.de, Tel. (0561) 83181.

Börse in Düren, Haus der Stadt, Stolze Str. 1, 11 - 16 Uhr. (1)

5. Modellbahntag mit Börse in 04435 Schkeuditz, Kulturhaus Sonne, Markt 6, Tel. (034204) 65834.

Börse in Berlin-Marzahn, Freizeitzentrum, Marzahner Promenade 55, 10 - 14 Uhr, www.modellbahnboerse-berlin.de.

5. Frühjahrsbörse der EF in 73434 Aalen, TSG-Sporthalle Hofherrnweiler, 11 - 16 Uhr, www.efa-aalen.de.

Modellbahnausstellung und Flohmarkt in 25541 Brunsbüttel, Bildungszentrum, Kopernikusstr. 1, 10 - 17 Uhr, Tel. (04852) 54900.

Frühjahrstauschmarkt des JMC in Magdeburg, Zur Tanzschule (Lübecker Str. 53-63), 10 - 14 Uhr, www.jmc-md.de, Tel./Fax (0391) 7391829.

6. Modellbahnbörse in A-3430 Tulln, Stadtsaal, Nußallee, 9 - 12.30 Uhr, boerse@kleinbahnsammler.viennaweb.at.

Sa 19.03. und So 20.03.

Frühlingsfahrtage beim LGB-Club Rhein-Sieg in 53340 Meckenheim, Mühlgrabenstr. 27, Sa Basteltreffen, www.lgb-club.de, Tel. (02226) 6808.

So 20.03.

Börse in Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan- Wellem-Str., 11 - 16 Uhr. (1)

Börse in Göttingen, Weender Festhalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (0551) 372996.

Modellbahnbörse in 18273 Güstrow, Gaststätte Hansabad, Hansenstr.4, 9 - 12 Uhr, Tel. Jentz (03843) 212635.

Ausstellung und Börse in 97877 Wertheim, Realschule Bestenheim, 11 - 16 Uhr, Tel. (09342) 5171.

Sa 26.03. bis Mo 28.03.

5. Internationale Modellbahnausstellung in B-Blankenberge, Casino, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0032 50) 412227.

Sa 02.04.

Börse in 21337 Lüneburg, Dahlenburger Landstr. 35 (Stern-Partner Santelmann), 13 - 16 Uhr, Tel. (040) 6482273.

So 03.04.

Börse in Leipzig, Straßenbahnhof Angerbrücke, Jahnallee 56, 9 - 13 Uhr, Tel./Fax (0341) 4798428.

5. Modellbahnbörse in Regenstauf bei Regensburg, Max-Center, Regensburger Str. 31, 10 - 15 Uhr, Tel. (0941) 46105405.

Modell- und Spielzeugmarkt in 65549 Limburg (Lahn), Stadthalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (06433) 94629.

Sa 09.04. und So 10.04.

Expomodell 2005, Ausstellung und Börse in F-57950 Montigny les Metz, CTMM, Rue JF Kennedy, Sa 11 - 21, So 9 - 18 Uhr, Tel. (06898) 32519 (abends).

1. Dresdner Modellbahn-Event, Schwerpunkt TT, Ammonhof (am Hauptbahnhof), Sa 9 - 18, So 9 - 17 Uhr, www.lokfunk.de, Tel. (0351) 2013230.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Adler Spielzeugmärkte**, M. & RP. Cremer Veranstaltungen, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, www.adler-maerkte.de, Tel. (02103) 51133.
2. **Berliner Parkeisenbahn gGmbh**, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.
3. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 110131, 32404 Minden, www.vereine.minden. de/mem, Tel. (0571) 58300.
4. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.**, Studienfahrten, Postfach 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
5. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, Postfach 100201, 01436 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de.
6. **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.**, c/o Olaf Gläser, Schlossteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 3302696, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

Ankündigungen in der **Rubrik „Termine und Treffpunkte“** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Sie war d i e typische Güterzuglok der DR: Die Baureihe 52.80. Von Tillig gibt es ein Modell der Unverwüstlichen in TT.

Langstreckenlauf

Eigentlich waren den Kriegsloks der Baureihe 52 nur drei bis fünf Jahre Einsatzzeit zugedacht. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges litt die DR aber unter Lokmangel, so dass die Maschinen weiter erhalten werden mussten. Dabei erfolgte zumindest teilweise eine Ergänzung der vereinfachten Konstruktion (insbesondere Nachrüsten von Achslagerstellkeilen), und viele Loks wurden generalrepariert; sie erhielten neue Stehkessel und Vorwärmer. Probleme mit der Braunkohle und die Erkenntnis, auf diese Lok noch über Jahrzehnte angewiesen zu sein, machten eine Rekonstruktion erforderlich, in deren Mittelpunkt die Ausrüstung mit neuen Kesseln stand.

Tillig hat mit 52 8183 jene Lokomotive gewählt, die seit Ende 1992 Museumslok des Vereins Sächsischer Eisenbahnen in Schwarzenberg ist. Dargestellt ist die Epoche-IV-Variante, als die Lok in Zittau beheimatet war. 1943 als 52 2656 gebaut und 1967 rekonstruiert, hat sie ihren eigenen bewegten Langstreckenlauf hinter sich.

Wie beim Vorbild wurde ein neuer Kessel auf das vorhandene Fahrwerk gesetzt. Dieser fällt mit seinen Details ins Auge: Anders als beim Modell der Altbau-52 sind viele Leitungen des Reko-Kessels freistehend ausgeführt. Auf dem rechten Umlauf ist ein Oberflächenvorwärmer angebracht. Die Sandkästen – nachgebildet ist die geschweißte Ausführung – sind gut gestaltet. Die Lokomotivglocke hat eine gefälligere Form. In den Frontfenstern des Führerhauses sind die rotierenden Klarsichtscheiben angedeutet, und die Stehkesselrückwand erhielt Gravuren. Alles in allem erfuhr die Gehäuse-Qualität einen spürbaren Sprung.

Mechanisch und elektrisch hat sich kaum etwas verändert, so dass die Aussagen für die erste Tillig-52 (vorgestellt in MEB 10/1998) weiterhin Gültigkeit haben. Als Triebtender fungiert ein 2'2'T30, auch die mechanisch-elektrische Verbindung zum Lokteil wurde übernommen. Die Langsamfahreigenschaften dürfen nochmals hervorgehoben werden: Bei 1,5 Volt fährt die Lok kaum wahrnehmbar an, bei 2,4 Volt schleicht sie ruckfrei mit Schrittgeschwindigkeit (6 km/h) dahin. Nach oben hin ist es aber zu viel des Guten: Die maximale Vorbildgeschwindigkeit von 80 km/h ist bereits bei 6,6 Volt erreicht, und mit 178 km/h bei 12 Volt Nennspannung macht sie fast dem ICE Konkurrenz.

Die Zugkraft ist in der Ebene mit 60 Achsen und bei drei Prozent Steigung mit 40 Achsen in Ordnung, wird aber in der Acht-Prozent-Steigung doch etwas gering mit nur noch 16 Achsen oder vier Vierachsern – trotz vier angetriebener Räder und einem Haftreifensatz.

Die Lokomotive hat Dreilicht-Spitzensignal, das je nach Fahrtrichtung wechselt, allerdings geht der Farbton des Lichts zu sehr ins Gelbe. Zur Pflege sind hin und wieder leichte Schmierungen an den gekennzeichneten Teilen vorzunehmen. Motor und Getriebe erreicht man, indem die Gummiwulst des Tenders abgenommen und der Aufsatz abgehoben wird.

Mit der 52.80 hat Tillig eine Fahrzeuglücke geschlossen. Das TT-Modell kostet etwa 217 Euro. *Henning Bösherz*

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 178 km/h
- V/max Vorbild 80 km/h bei 6,6 Volt
- V/Schritt 6 km/h bei 2,4 V
- Auslauf aus V/max 133 mm
- Auslauf aus 80 km/h 34 mm
- Anfahren (1,5 V) ‹ 5 km/h
- Kriechen (1,5 V) ‹ 5 km/h
- Zugkraft Ebene 60 Achsen
- Zugkraft Steigung 3% 40 Achsen
- Zugkraft Steigung 8% 16 Achsen

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung des Kessels; Zurüstteile; Ganzzug-Kurzkupplung

KONTRA Beleuchtung gelbstichig; zu hohe Geschwindigkeit; spürbare Zugkraftabnahme auf Steilstrecken

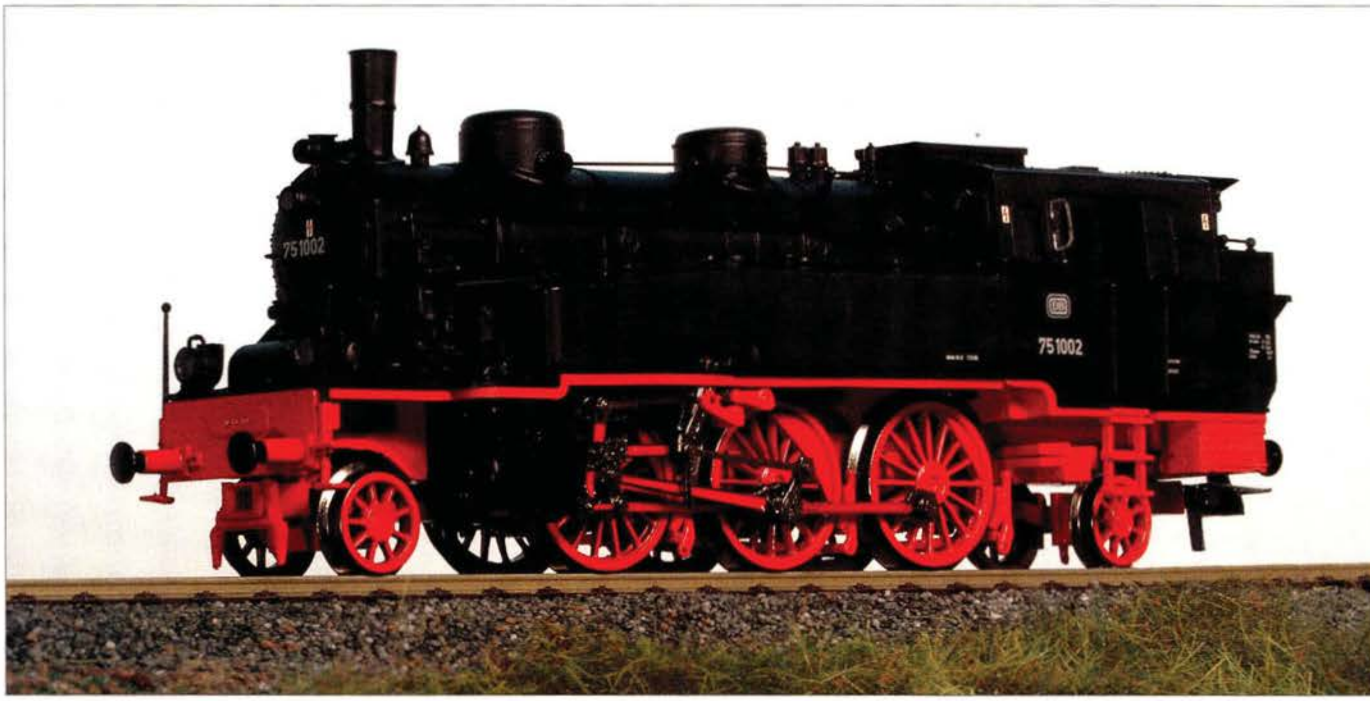
PREIS Zirka 217 Euro

URTEILE 3,5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Während Fahrwerk und Tender von der bewährten 52 aus dem Jahre 1998 übernommen wurden, ist der reich detaillierte Kessel neu konstruiert.



Die badische VIc erscheint zuerst als DB-Variante 75 1002 des Bw Radolfzell, die DR-Version der vielseitigen Tenderlok ist schon angekündigt.

Die auch außerhalb Badens erfolgreiche Tenderlok VIc, spätere 75.4 und 75.10-11, gibt es nun als H0-Modell von Liliput.

West-östliche Diva

Von den Preußen abgesehen, können nur wenige Länderbahnlokomotiven auf eine Karriere außerhalb ihres einstigen Stammlandes zu DRG-, DR- und DB-Zeiten verweisen. Eine erfolgreiche Konstruktion der Badischen Staatsbahn war die VIc, die von 1914 bis 1917 und nochmals 1920/21 in insgesamt 135 Exemplaren beschafft wurde. Außer in ihrem Stammland Baden, wo sie unter anderem in Mannheim, Karlsruhe, Offenburg und Villingen beheimatet war, fuhren die C-Kuppler ab 1928 auch in Mecklenburg und zeitweilig bei der Berliner S-Bahn. Bei der DR waren VIc beispielsweise in Haldensleben, Löbau und Bautzen beheimatet.

Liliput bietet ein neues H0-Modell dieser vielseitigen Tenderlok an, zunächst als DB-Variante. Eine DR-Version soll alsbald folgen. Der Gesamteindruck dieser Maschine mit dem kleinen, aber hoch gelegten Kessel und dem flachen Führerhaus ist gut umgesetzt. Leitungen, Handläufe und weitere Details sind extra angesetzt; Zurüstteile müssen nicht montiert werden. Bei den Abmessungen hat Liliput ein bisschen geschummelt. Zwar ist die Länge über Puffer korrekt, der Gesamtachsstand ist aber etwas verlängert. Das liegt daran, dass in dem asymmetrischen Fahrwerk die B- und die C-Achse eng beieinander liegen und Liliput diesen Abstand geringfügig vergrößert hat.

Der Rahmen der Lok ist aus Metall, das Gehäuse aus Plastik. Treib- und Kuppelstangen sowie die Steuerung sind aus Metall. Wie immer bei seinen Dampflokmodellen, legt der Hersteller Echtkohlenstaub bei.

Die gemessenen Fahrwerte können nicht recht überzeugen: Bei 2,4 Volt springt die Lok mit 15 km/h an und lässt sich auch nicht wesentlich langsamer zum Kriechen herunterregeln. Bei 8,1 Volt fährt das Modell mit umgerechneter Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Mit 160 km/h bei 12 Volt könnte sie ihre große Schnellzugschwester, die bad. IVh, glatt abhängen. Zu loben ist hingegen der nahezu geräuschlose Lauf der Lok. Ab 2,4 Volt tritt zunächst schwaches Licht aus, dass sich mit höherer Voltzahl zu akzeptabler Helligkeit steigert.

Die Zugkraft ist ausreichend: 24 Achsen in der Ebene und 14 Achsen in der Acht-Prozent-Steigung dürften sie auch für größere Anlagen empfehlen. Ausgestattet ist die Lok mit einem fünfpoligen Flachmotor, der über eine Schnecke und Stirnräder den B-Radsatz antreibt. Die Kuppelstangen nehmen A- und C-Achse mit. Die 265 Gramm schwere Lok hat keine Haftreifen.

Der gute optische Eindruck nebst Detaillierung setzt sich leider nicht in entsprechenden Fahrwerten fort. So gesehen, ist ein Preis von etwa 170 Euro gerade noch akzeptabel.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Gute Proportionen; reichhaltige Detaillierung; saubere Lackierung und Beschriftung; fast geräuschloser Lauf

KONTRA Zu hohe Anfahr- und Maximalgeschwindigkeit; abweichende Maße im Fahrwerk

PREIS Zirka 170 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

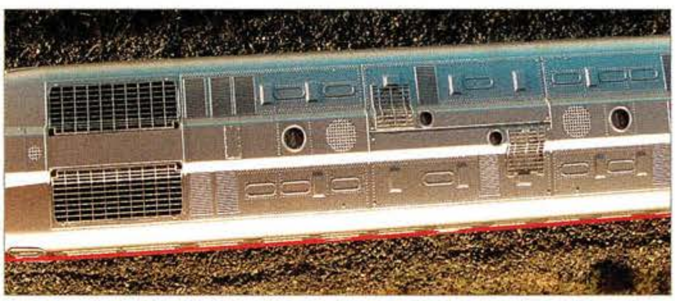
- V/max bei 12 V 160 km/h
- V/max Vorbild 90 km/h bei 8,1 Volt
- Anfahren mit 15 km/h bei 2,4 V
- Auslauf aus V/max 242 mm
- Auslauf aus 90 km/h 103 mm
- Zugkraft Ebene 24 Achsen
- Zugkraft Steigung 3% 20 Achsen
- Zugkraft Steigung 8% 14 Achsen

Der spanische Talgo gehört zu den legendären europäischen Schnellzügen. Electrotren fertigt ein H0-Modell für Wechselstrom.

Fliegende Marien

Wer internationale Schnellzüge mit Charakter sucht, sollte sich intensiv mit dem spanischen Talgo von Electrotren befassen. Das H0-Modell der Lok und die separat erhältlichen Waggons geben die geduckte Silhouette der Vorbilder hervorragend wieder. Die originalen Loks der Baureihe 353 haben Gene der deutschen V 200 und wurden bei Krauss-Maffei in München gebaut. Die Waggons sind spanische Konstruktionen.

An den Modellen gefallen die scharfen Gravuren und die elegante und in guter Qualität ausgeführte Lackierung in Silber und Rot. Die meisten Gitter auf dem Dach der Lok (Art.-Nr. 2308 AC Digital) bestehen aus geätztem Metall. Die Fenster an Maschine und Wagen sind passgenau eingesetzt. Wie die Originale sind die Waggons als Gliederzug (Art.-Nr. 3302 AC) gekuppelt. Die Verbindung der mit mehrfarbigen Inneneinrichtungen versehenen Wagen übernehmen einfach und sicher Klauen. Überhaupt machen Lok und Wagen einen hochwertigen Eindruck, der auch durch das recht hohe Gewicht entsteht. Satte 550 Gramm bringt die flache 353 auf die Waage. Zur vorbildgerechten Verlängerung der sechsteiligen Wagengarnitur bietet Electrotren diverse Ergänzungswagen an. Die Loks der Talgo-III-Züge haben die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) allesamt nach Marienheiligtümern benannt. 353 004



Die fein gravierten Gitter über den Lüftern gefallen.

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung; saubere Lackierung und Beschriftung; hervorragende Fahreigenschaften; leiser Lauf

KONTRA Analog viel zu schnell; keine Decoder-Anleitung beiliegend

PREIS Lok: Etwa 240 Euro; Wagenset: Etwa 180 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die Tenderlok-Baureihe Gt 2 x 4/4 hat viele Fans. Während Märklin die Lok schon geraume Zeit als H0-Modell liefert, erscheint die Maschine nun in Z.

Blau gemacht

Blaue Dampfloks sind seit der vor einigen Jahren vorgestellten S3/6 in Mode. Die Farbgebung verleiht der Trägerin ein königliches Erscheinungsbild.

Da die Gt 2x 4/4 als ungekrönte Königin des Steilrampendienstes gilt, trägt sie also zu Recht ein blaues Metall-Kleid. Positiv auf die Gestalt wirkt sich aus, dass auch das Original vorne wie hinten recht große Überhänge hat, in denen die Modell-Konstrukteure problemlos die wuchtigen Kupplungsaufnahmen unterbringen konnten. Somit dürfen der Z-Tenderlok korrekte Proportionen bescheinigt werden.

Dass das Vorbild nur zu zwei Ausstellungen in den Jahren 1924 und 1925 blau lackiert war, sollte den Modellbahner nicht davon abhalten, die Maschine im Zugdienst einzusetzen. Im Gegensatz zum H0-Modell sind vorbildgerecht beide Triebwerksgruppen angetrieben. Bereits bei 1,6 Volt setzt sich die Mallet-Lok mit umgerechnet sechs km/h geräuschlos in Bewegung. Das Maximaltempo von 448 km/h bei 10 Volt erscheint angesichts einer Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die bei 2,7 Volt anliegt, geringfügig überhöht. Die Zugkraft geht mit 15 Vierachsern in der Ebene und deren zehn in der Drei-Prozent-Steigung in Ordnung. Mustergültig niedrig bleiben bei jeder Geschwindigkeit die Fahrgeräusche. Bereits ab einer Spannung von 2,5 Volt fällt ein Lichtschein aus den Laternen.

Für Z-Verhältnisse liegt das schöne Märklin-Insider-Modell mit etwa 260 Euro fast noch im volkstümlichen Preissegment.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Sehr gut umgesetzte Proportionen; Metall-Gehäuse; saubere Lackierung und Beschriftung; leiser Lauf

KONTRA Viel zu schnell

PREIS Etwa 260 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

- V/max bei 10 V 448 km/h
- V/max Vorbild (50 km/h) bei 2,7 Volt
- Auslauf aus V/max 57 mm
- Auslauf aus 50 km/h 1 mm
- Anfahren (1,6 V) 6 km/h
- Kriechen (1,5 V) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 15 Vierachser
- Zugkraft Steigung 3% 10 Vierachser
- Zugkraft Steigung 8% 4 Vierachser

Die Proportionen der wuchtigen Tenderlok sind stimmig umgesetzt.





Feine Detaillierung und sehr gute Fahreigenschaften machen den Talgo zu einer echten Empfehlung.

beispielsweise trägt den Namen „Virgen de la Paloma".

Wer den Zug aufgleist, merkt schnell, dass auch die Modelle ein wenig Beistand gebrauchen können: Die Wechselstrom-Lok eilt im Analog-Betrieb mit umgerechnet 427 km/h durch die Lichtschranke. Digital sind vier km/h mehr möglich. Wer nun denkt, die Garnitur würde bei dieser Geschwindigkeit durch Kurven und Weichenstraßen eiern, wird überrascht sein. Nicht einmal andeutungsweise, auch nicht im 380-mm-Radius, kippelt der Zug. Beispielhaft leise und graziös gleitet der Zug über die Anlage. Die eingebaute Schwungmasse macht ihrem Namen alle Ehre und fordert lange stromlose Abschnitte. Beim Talgo am Regler zu sitzen, macht viel Spaß. Weniger gut ist die analoge Minimal-Geschwindigkeit der solo fahrenden Lok von 18 km/h. Bei angehängtem Zug wird der Wert aber besser. Die Zugkraft der Lok reicht aus, um selbst in der Acht-Prozent-Steigung eine vorbildgerechte zwölfteilige Garnitur zu befördern.

Digital lassen sich die Fahreigenschaften anpassen. Unserem Modell lag leider keine Bedienungsanleitung für den ESU-Lok-Pilot-Decoder bei. Fach-Händler sollten mit einer Kopie aushelfen können. Die Firma Lemke Collection (Lemke GmbH, Schallbruch 34a, 42781 Haan, Tel. 02129/93690, Fax 02129/52218, Internet: www.lemkecollection.de), offizieller Importeur der spanischen Modelle, bemüht sich um entsprechende Anleitungen. Eine gute Anleitung für die Lok liegt bei.

Mit einem Preis von etwa 240 Euro für die Lok und 180 Euro für das sechsteilige Wagenset (jeweils für Wechselstrom) ist der Talgo sicher kein Sonderangebot. Ergänzungswagen schlagen mit jeweils 25 Euro zu Buche. Angesichts des wertigen Eindrucks geht der Preis aber noch in Ordnung. Das Fahren der Wechselstrom-Lok mit dem himmlischen Namen macht besonders digital einen höllischen Spaß.

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

- **V/max bei 16 V 427 km/h**
- **V/max Vorbild 180 km/h bei 8,9 V**
- **Auslauf aus V/max 1500 mm**
- **Auslauf aus 180 km/h 291 mm**
- **Anfahren (4,8 V) 18 km/h**
- **Kriechen (4,4 V) 12 km/h**
- **Zugkraft Ebene 116 g**
- **Zugkraft 3% Steigung 92 g**
- **Zugkraft 8% Steigung 77g**



Der Buckelspeisewagen macht auch in den TEE-Farben eine gute Figur.

Fotos (2): Alkofer

Den Ausstieg aus dem Dreischienengleis-System versüßt Göppingen mit einer edlen Express-Garnitur.

Abschieds-Schmerz

Alles, was Recht ist: Einen schönen Anblick bietet er auf jeder Trix-Express-Anlage der Epoche III, der mit der Vorserien-E03 004 bespannte Fernschnellzug in den TEE-Farben. Mit dieser Profi-Club-Edition hat Märklin den Treuesten unter den Trix-Anhängern, den Expressianern, Freude gemacht. Diese wäre freilich ungetrübter, wenn damit die Dreischienengleis-Ära nicht zu Ende ginge und sich der Verkaufspreis in moderateren Gefilden bewegt hätte.

608 Euro – 479 für die Zugpackung mit der E03, einem Abteil-, einem Großraum- und dem Barwagen sowie 129 Euro für das Ergänzungsset mit Buckelspeisewagen, Rheingold-Aussichts- und einem weiteren Abteilwagen – sind kein Pappenstiel. Zumal ungeteilte Begeisterung erst aufkommt, wenn man die Reisezugwagen mit einer Beleuchtung und stromführenden Starrkupplungen nachgerüstet hat.

Hübsch anzusehen ist die Maschinenraumbeleuchtung des Metalldruckguss-Modells, dessen Laufeigenschaften und Zugkraft uneingeschränktes Lob verdienen. Abgesehen von der zu voluminösen Traufenkante gefallen auch die Wagen. Weiter so! Ob der Express-Ruf gehört wird? *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Lackierung und Bedruckung; Fahr- und Laufeigenschaften; Zugkraft; Stromabnahme; fünfpoliger Motor; Maschinenraumbeleuchtung; Lichtwechsel; Kurzkupplungskinematik (Wagen)

KONTRA Mäßiger Auslauf; achtpolige digitale Schnittstelle nützt den wenigsten Trix-Express-Fahrern; fehlende Wagenbeleuchtung; Preis

PREIS Zugpackung 479 Euro, Ergänzungswagenset 129 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Mit Vorserien-E03 und TEE-Wagen fällt der Express-Abschied nicht leicht.



Zur frühen Epoche III gehört der Brezelkäfer auf die H0-Straßen. Im damals beim Vorbild seltenen Blau präsentiert Wiking das VW-Standard-Modell, Typ 11.

Heck-Brezel

Foto: Alkofer



Das Heckfenster weist Wikings H0-VW als frühen Nachkriegs-Käfer aus.

Seine geteilte Heckfensterform brachte ihm den Spitznamen Brezelkäfer ein: Das Standard-Modell des Volkswagens, von 1945 bis 1953 gebaut, liefern die Berliner jetzt im Maßstab 1:87 in einer das damalige Alltagsgrau auffrischenden Farbvariante.

Den durchaus positiven Gesamteindruck trübt trotz des günstiges Preises der Blick auf eigentlich unnötige Detailfehler und -vereinfachungen.

So hätte man besser auf den angedeuteten Kofferhaubengriff ganz verzichtet und dafür die Stoßstangen vorn und hinten freistehend ausgeführt. Über die silbern ausgelegten Scheinwerferhöhlen lässt sich ebenso streiten wie über das fehlende Rot der Schlussleuchten. Das konnte Wiking schon in den 50er-Jahren besser.

Das nicht gerade authentische Lenkrad hätte eine steilere Position verdient; die Weißwandreifen dürften kein schwarzes Gummi am Felgenwulst zeigen.

Korrekt ist hingegen der Verzicht auf seitliche Ausstellfenster in den Türen. Die hatte nur das Export-Modell ab Oktober 1952. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Verarbeitung; Inneneinrichtung mit angedeutetem Innenspiegel; Verglasung; Felgen und Radkappen; Rolleigenschaften

KONTRA Kofferhaubengriff; Schlussleuchten; Stoßfänger; Weißwandreifen; Lenkrad

PREIS Zirka 3,50 Euro

URTEILE 2½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Es sind oft die kleinen Szenen, die die Augen auf der Anlage verweilen lassen. Weinert unterstützt diesen Trieb mit einem neuen H0-Lastenfahrrad.

Drahtesel



Ein Detail, das die Wirkung einer gut gestalteten Anlage bereichert.

In weniger als zehn Minuten sind die einzelnen Teile für das H0-Miniaturfahrrad von Weinert aus den Ätzplatinen mittels eines Skalpells herausgetrennt und zusammengeklebt!

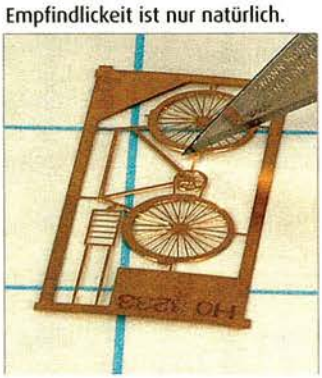
Mit zwei Spitzpinzetten werden die zwei äußeren und die Mittelplatine positioniert und mit wenig leicht fließendem Sekundenkleber verklebt. Unter der Lupe werden anschließend vorsichtig eventuell noch sichtbare Grate mit feinstem Schleifpapier entfernt. Sattel, Pedale und Lenker werden nach der Bauanleitung gebogen und am Gepäckträger werden die Enden an den Stützen um 90 Grad gedreht, positioniert und verklebt. Der vordere Gepäckträger wird gebogen, die Stütze eingesetzt und ebenfalls am Fahrrad befestigt.

Schon steht das kleine extrem filigran wirkende Gefährt zur Lackierung bereit. Metallgrundierung und fein pigmentierte Farbe, ein kleiner Spitzpinsel und eine ruhige Hand vervollständigen das Gefährt.

Das Lastenfahrrad ist eine kleine Bastelei für ungefähr drei Euro, die auch demjenigen, der mit Metallbausätzen weniger geübt ist, ein schnelles Erfolgserlebnis und ein schönes Anlagendetail ermöglicht.

Rainer Albrecht/al

Es ist schon unglaublich, wie fein die Weinert-Ätzteile sind, ihre Empfindlickeit ist nur natürlich.





Das fertige Lastenfahrrad im unlackierten Zustand – eine kleine Übung zur eigenen Fingerfertigkeit, die sich auf jeden Fall lohnt.

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung; sehr interessantes Anlagendetail; schnell und einfach zu bauen

KONTRA Sehr empfindlicher Bausatz

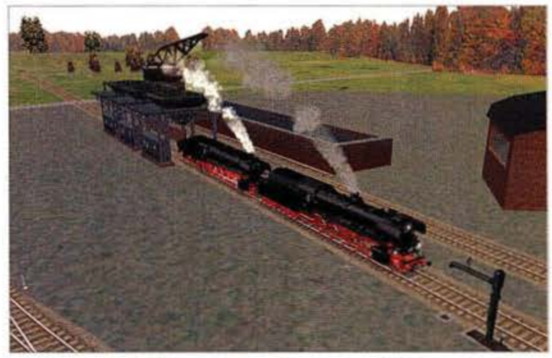
PREIS Etwa 3 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Mit 135 km/h nach Osnabrück: Das Beobachten der eleganten Diesellok macht besondere Freude.



Die Rauchfahne der vorderen Dampflokomotive verrät sie als Franco-Crosti-Konstruktion.

Die Züge rollen wieder zwischen Münster und Osnabrück, diesmal ohne Oberleitung. German Railroads will es so.

Zweitauflage

Es überkommt einen schon ein kleines Déjà-vu beim Spielen mit dem neuen Add-On von German Railroads. Die Rollbahn gab's doch schon? Aber die Zeit hat sich geändert. Wir befinden uns im Jahr 1963 und zwischen Osnabrück und Bremen hängt noch kein Fahrdraht.

Der VT 11.5 ist auch wieder mit von der Partie und die Baureihe 44 sowie einige andere Lokomotiven kennt man auch schon von anderen Add-Ons von German Railroads. Ein paar tolle neue Fahrzeuge haben die Programmierer den Hobby-Lokführern dennoch spendiert: Die Tito-Lok ML 3000 C'C' von Krauss-Maffei in ihrer Werks-Lackierung. Als V 300 fuhr das Einzelstück später auch für die Bundesbahn. Weitere originelle Neuheit ist eine Franco-Crosti-50 der DB. Mit der V 36 kann man Rangieraufgaben abarbeiten und mit der 01.10 elegante blaue F-Züge ziehen. So weit so gut. Das Herz der Epoche-III-Freunde dürfte nun höher schlagen.

Aber hätte man die wunderbaren neuen Fahrzeuge nicht auf einer neuen Strecke einsetzen können? Wer die Rollbahn in der Epoche IV schon hat, wird sich überlegen, ob er sich auch die Epoche III gönnt, auch wenn das Umfeld der Zeit angepasst wurde. Hoffen wir, dass beim nächsten Add-On auch wieder eine neue Region durchquert wird. Am Angebot fehlt's ja nicht.

Stefan Alkofer



Gemütliches Rangieren mit der V 36: Als Güterzüge noch bunt gemischt waren, war dies erforderlich.



Weder das Krauss-Maffei-Logo noch den Gded-Aufkleber hat man im Führerstand der V 300 vergessen.

Auf einen Blick

PRO Prima Fahrzeuge mit hohem Detaillierungsgrad; guter Realitätsgrad; ansprechende Landschaftsgestaltung

KONTRA Bekannte Strecke, auch wenn sie überarbeitet wurde

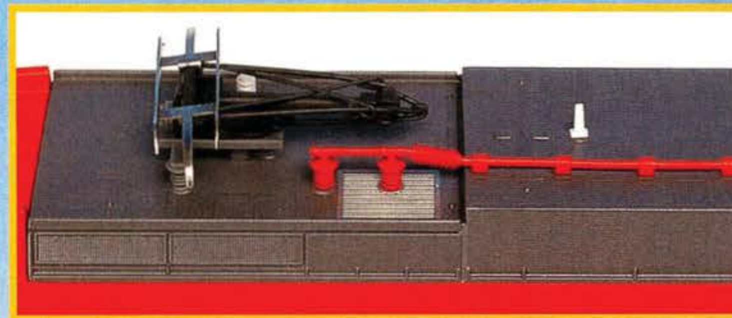
PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

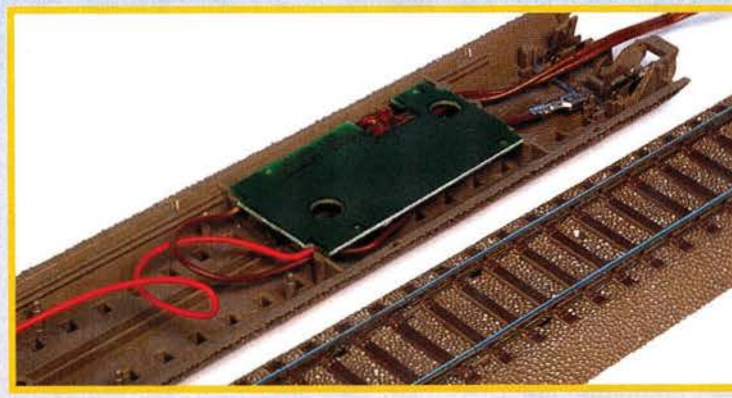
5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



An den Stirnseiten fallen besonders die freistehenden Griffe positiv auf.



Die einfache Dachausrüstung und die Stromabnehmer geben das Aussehen der Originale gut wieder.



Das Trix-Gleissystem ist auf Anhieb als Ableger des Märklin-C-Gleises zu erkennen und wird zügig ausgebaut.



Zündung erfolgreich, sollte die Trix-Verkaufsabteilung angesichts der gelungenen Startpackung vermelden können.

Ohne Vereinfachungen fanden die beiden Waggons aus dem Regelsortiment ins Startset.



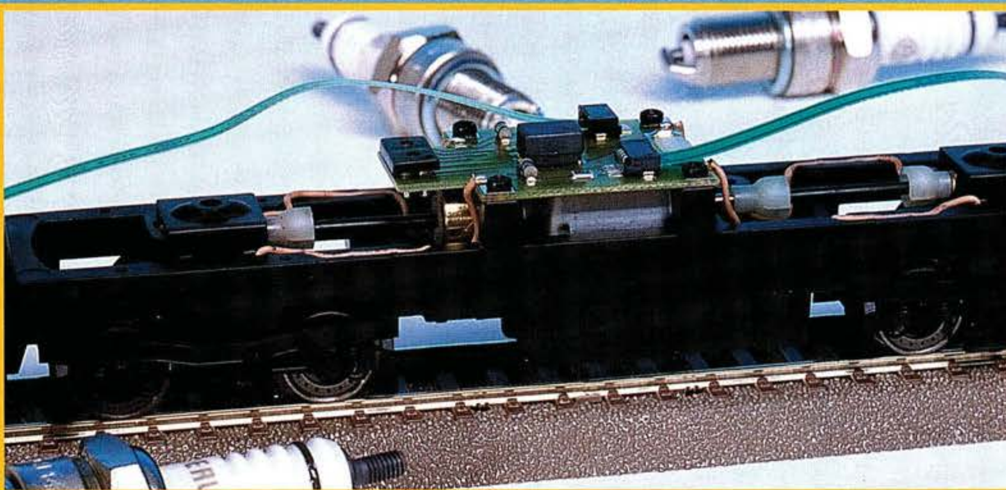
In einer Startpackung bringt Trix eine 185 aus Metall und ein neues Gleissystem unter die Leute.

INITIALZÜNDUNG

Initialzündung bedeutet, dass mit einem leicht entzündlichen Sprengstoff ein schwer entzündlicher zur Explosion gebracht wird. Auf die Modellbahn übertragen, will Märklin mit günstigen Startpackungen das neue Gleissystem verkaufen und es so am Markt platzieren.

Im umkämpften H0-Startset-Markt für Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom betritt mit Trix ein Rückkehrer die Bühne. Etwas spät, denn die Mitbewerber sind bereits unterwegs. Doch Trix ist gut gerüstet. Beachtung verdient das im Trix-Set enthaltene Gleismaterial. Auf den ersten Blick fällt die Verwandtschaft mit dem C-Gleis von Märklin auf. Da der gemeine Gleichstrombahner nicht mit so hohen Spurkränzen fährt, wie der Märklin-Bahner, registriert er erfreut das nur 2,1 mm hohe Schienenprofil. Die Geometrie entspricht der des C-Gleis-Systems. Das Schotterbett ist steiler und die Schwellen sind kürzer als beim Vorbild, damit beim Einbau von Weichen das Bett nicht beschnitten werden muss. Durch das angeformte Schotterbett eignen sich die Gleise hervorragend zum Aufbau auf Boden und Teppich. Statt des dunkelgrauen Schotterbetts des Märklin-Gleises trägt das Trix-Pendant einen helleren Braunton. Nachdem Märklin in den vergangenen Jahren fast ausschließlich Sets mit mindestens einer Weiche anbot, ist es absolut unverständlich, weshalb der Trix-Einsteiger ohne auskommen muss. Weichen sind schließlich eine Voraussetzung für ein sinnvolles und kreatives Spiel mit der Modellbahn. Damit wäre allerdings auch der einzige Fehler des Startsets genannt. Die 185 überrascht den Modellbah- →





Beim Antrieb wurde an nichts gespart: Allachsantrieb, Schwungmasse, Digitalschnittstelle.

ner mit einem wertigen Metall-Gehäuse, das auch härtesten Einsatz im Kinderzimmer unbeschadet überstehen sollte. Wenn bei einem Unfall doch etwas nachgibt, dann höchstens die aus Kunststoff gefertigten Puffer, deren Träger, die Kupplungsaufnahme oder die Schienenräumer. Alle Teile sind einzeln als Ersatzteile lieferbar und lassen sich schnell austauschen. Die einfach detaillierten Stromabnehmer erweisen sich als ausreichend robust. Die Dachleitung kann man mit etwas Farbe aufwerten. An der Detaillierung des Fahrgestells zwischen den Drehgestellen setzten die Entwickler den Rotstift an. Dass hier stark vereinfacht wurde, sieht der Käufer aber nur, wenn er sich auf Augenhöhe mit dem Fahrwerk begibt. Die Gravur der Drehgestell-Blenden ist gut, teilweise sind sie sogar durchbrochen ausgeführt, was die plastische Wirkung verstärkt. Das Aussehen der gravierten Bremsscheiben kann man durch eine Lackierung mit silberner Farbe weiter verbessern.

Tadelsfrei fällt die zum Teil mehrfarbige Bedruckung aus. Konturenscharf und gut deckend entspricht die Ausführung dem gewohnt hohen Trix-Standard.

Während die Griffstangen an den Führerstands-Aufstiegen angespritzt sind, was dank der Lackierung nicht auffällt, zieren die Stirnseiten sogar separat angesetzte Griffe. Dass die Scheiben exakt im Rahmen sitzen und eine Inneneinrichtung angedeutet ist, gehört bei Märklin/Trix zum guten Ton.

Überraschendes offenbart sich beim Antrieb. So entschieden sich die Konstrukteure ganz zeitgemäß für einen Mittelmotor mit Schwungmasse, der seine Kraft an alle Achsen weitergibt. Er tut das mit moderatem Geräusch und überaus kraftvoll. Die Wahrscheinlichkeit, dass die 490 Gramm schwere 185 an die Grenzen ihrer Traktion stößt, ist

Mess- und Datenblatt

185 der DB AG von Trix in H0

Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: 185052 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: V
Katalognummer (Set): 21503
Im Handel seit: Dezember 2004
Andere Ausführungen (Lok): Märklin-Variante, SBB-482
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 490 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis (Set): Etwa 120 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatz-Innenschleifer auf alle 8 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
Schwungmasse: Eine, ø 14 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 204 Gramm (Zug mit 122 Achsen)
3 % Steigung: 198 Gramm (Zug mit 118 Achsen)
8 % Steigung: 154 Gramm (Zug mit 80 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Schraube im Boden lösen, Gehäuse abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18900	217,2	217,2
Drehgestellachsstand	2600	29,9	30
Raddurchmesser	1250	14,4	14,1
Drehzapfenabstand	10400	119,5	119,8
Höhe über SO	4210	48,4	49,7
Größte Breite	2978	34,2	34,6

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,5	<1	–
Kriechen	1,5	<1	–
U_{Nenn}	12	193	110
$V_{Vorbild}$	9,4	140	58
bei 100 km/h	7,8	100	34



Die 185 weist alle wesentlichen Einzelheiten auf. Die gravierten Scheibenbremsen stehen den Drehgestellen gut.

gering, erweist sich die Lok doch in der Lage, in der Ebene 30 vierachsige Reisezugwagen zu befördern. In der Drei-Prozent-Steigung genügt es, einen Waggon auszustellen. Erfreulicherweise endet mit der 185 auch das Zeitalter der rasenden Startpackungs-Loks. Mit einem Maximaltempo von 193 km/h bleibt die moderne E-Lok nicht nur im Rahmen der Norm, sondern schneidet erheblich besser ab als viele so genannte professionelle Modelle. Exzellent ist auch das ruckfreie Minimaltempo von weniger als einem km/h bei 1,5 Volt. Die Auslauf-Werte bei Stromunterbrechung sind mit 110 mm aus Höchstgeschwindigkeit nicht üppig, aber ausreichend. Vor allem bringt wegen des selbsthemmenden Getriebes die Lok auch im Gefälle ihren Zug jederzeit sicher zum Stehen.

Die mit einer achtpoligen Digital-Schnittstelle nach NEM 652 ausgerüstete Maschine legt auch mit einem Decoder bestückt ausgezeichnete Fahreigenschaften an den Tag. Zeitgleich mit dem Startset traf auch die solo gelieferte Märklin-Lok ein, die serienmäßig mit Digital-Decoder ausgestattet ist. Märklin-Bahner können sich auf die der Gleichstrom-Variante ebenbürtigen Fahreigenschaften und einen ebenso günstigen Preis freuen. Beide 185-Varianten sind für Einsteiger, wie für Profis geeignet. Die beiden mit Kurzkupplungskulisse ausgestatteten Epoche-V-Waggons entsprechen den regulären Ausführungen und weisen weder bei der Detaillierung noch bei der Bedruckung Vereinfachungen auf.

Das Trix-Startset ist eine erfreuliche Neuerscheinung mit einer zeitgemäßen Lokomotive, die höhere Ansprüche erfüllt. Wer das Set verschenkt, sollte unbedingt noch eine separate Weiche und ein paar zusätzliche Gleise kaufen. Erst dann ist der Start rundum gelungen. *Jochen Frickel*



Siegertyp

Rocos neue Re 4/4 II-Variante rollt im eleganten Swiss-Express-Kleid auf die H0-Anlagen. Ihr Vorbild war eine der wichtigsten Konstruktionen für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Über das Vorbild muss an dieser Stelle nicht mehr viel gesagt werden. Wer mehr wissen möchte, sollte den Beitrag über die Re 4/4 II ab Seite 24 lesen. An dieser Stelle sei nur noch einmal erwähnt, dass diese Schweizer Baureihe bis heute die, zumindest zahlenmäßig, erfolgreichste Schweizer E-Lok-Entwicklung ist.

Bei Roco in Hallein ist die Affinität zur Schweiz ausgeprägt und eine Vielzahl Schweizer Modelle realisierten die Österreicher in den vergangenen Jahren. Nur die Re 4/4 II ließ lange auf sich warten. Vor einem knappen Jahr kam die Messeneuheit 2003 auf den H0-Markt, zunächst das grüne Ursprungsmodell und seit kurzer Zeit auch die auffällige Swiss-Express-Maschine.

Als die Swiss-Express-Lokomotiven vor über 30 Jahren auf den helvetischen Gleisen erschienen, fuhren noch nicht un-



Nicht nur die gelungene äußere Erscheinung macht Rocos Re 4/4 II zu einem Gewinner. Auch die Fahreigenschaften überzeugen.



Das unspektakuläre Innenleben repräsentiert ein zeitgemäßes H0-Modell. Für gute Fahreigenschaften sorgen zwei große Schwungmassen.

zählige bunte Werbeloks durch das Land. Schweizer Loks und Wagen waren in der Regel grün. Um so auffallender müssen die hellrot-steingrau gestreiften Loks gewesen sein.

Auch das Roco-Modell strahlt in der leuchtend rotorangenen Signalfarbe, die sehr authentisch wirkt. Die Lackierung ist makellos, die Farbtrennkanten sind gestochen scharf. Auch die Bedruckung ist akkurat, und wenn man unter der Lupe das Fabrikschild mit den Namen klangvoller Hersteller wie etwa SLM Winterthur oder Maschinenfabrik Oerlikon liest, die inzwischen alle mehr oder weniger vom Markt verschwunden sind, erinnert man sich gerne noch einmal an die große Schweizer Lokomotivbautradition.

Das Kunststoffgehäuse ist reich detailliert und die Gravur sehr fein. Die Drehgestellblenden zeigen viele freistehende Teile und vermitteln einen guten Eindruck von räumlicher Tiefe.

Die Swiss-Express-Maschinen waren keine speziellen Konstruktionen, jedoch gibt es neben dem veränderten Stirnlogo einen besonders gravierenden Unterschied zu den gewöhnlichen Serienloks. Zur Aufnahme der Automatikkupplung wurde der Pufferträger verstärkt und verlängert. Ein Unterschied, der auch im Maßstab 1:87 deutlich auffällt und den Roco beim Modell berücksichtigte.

Wenn man die Lok aus der Verpackung nimmt, ist sie sogleich einsatzbereit. Die Stromabnehmerseite ist vollstän- →





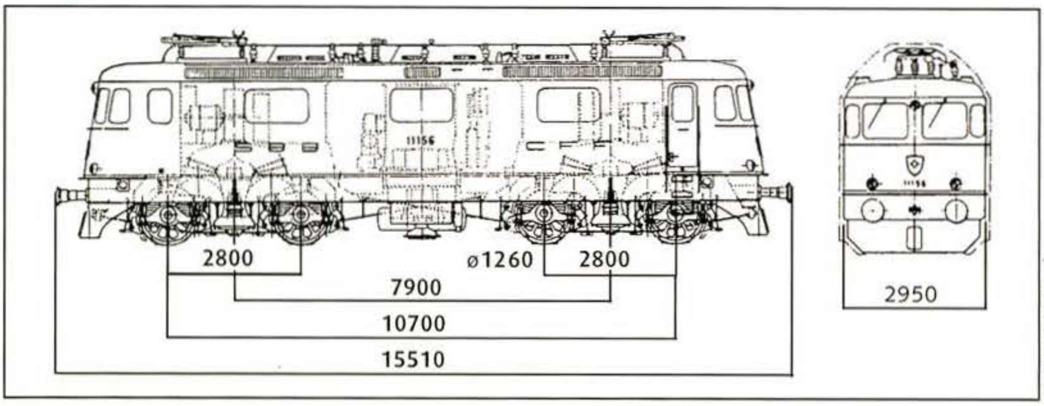


Neben dem geänderten Logo hat man bei Roco auch die veränderten Pufferträger berücksichtigt.

Mess- und Datenblatt

Re 4/4 II 11141 der SBB von Roco in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv



Auch die Inneneinrichtung der Lok ist angedeutet. Interessanter ist jedoch das Studium der lupenrein bedruckten Herstellertafel.

Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: Re 4/4 II 11141 der Schweizerischen Bundesbahnen
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: IV bis V
Katalognummer: 63842
Im Handel seit: November 2004
Andere Ausführungen: Re 4/4 II 11128 in grüner Lackierung
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 517 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 200 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwelle und Schnecke-Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 120 Gramm (Zug mit 72 Achsen)
3 % Steigung: 90 Gramm (Zug mit 54 Achsen)
6 % Steigung: 70 Gramm (Zug mit 42 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Puffer herausziehen, Gehäuse spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Schienenräumer, Kupplungsattrappen und mehr
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
$Vmax_{NEM}$ = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15510	178	178
Achsstand der Lok	10700	123	123
Treibraddurchmesser	1260	14,5	14
Achsstand des Drehgestells	2800	32	31
Abstand der Drehzapfen	7900	91	92
Breite der Lok	2950	34	34

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	3	-
Kriechen	1,6	3	-
U_{Nenn}	12	220	300
$V_{Vorbild}$	8,1	140	140
$Vmax_{NEM}$ bei	10,7	196	225

dig zugerüstet, die andere Lokfront ist mit der Roco-Universalkupplung versehen und den verkürzten Luftschläuchen. Dem H0-Lokführer wird der Einstieg mit freistehenen Metallgriffstangen erleichtert.

Das Innenleben lässt sich einfach freilegen: Es müssen alle vier Puffer herausgezogen werden und schon rutscht das schwere Fahrgestell aus dem Gehäuse, das dankenswerterweise nicht übermäßig gespreizt werden muss. Auffällig sind die beiden großen Schwungmassen, die dem Modell der Re 4/4 11141 einen insgesamt samtweichen Lauf und sehr gute Auslaufeigenschaften bei Stromunterbrechung bescheren.

Neben den vorbildlich ruhigen Laufeigenschaften sollte nicht unerwähnt bleiben, dass das H0-Modell bei knapp unter 2 Volt anfährt und bei 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h erreicht. Berücksichtigt man, dass dieser Wert ohne Last erreicht wurde, dann ist die geringfügige Überschreitung der NEM-Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h völlig in

Ordnung. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h wird ohne Anhängelast bei etwa 8 Volt erzielt.

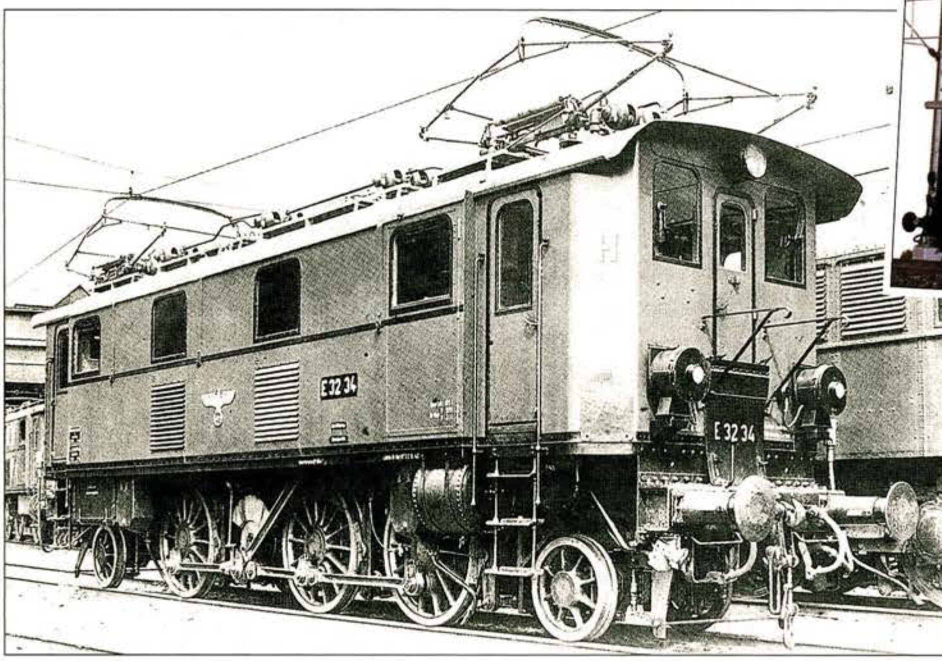
Züge mit mehr als zehn vierachsigen Personenwagen sind in der Schweiz keine Seltenheit und auf dem Winterbild auf Seite 25 dieses Heftes zieht die Re 4/4 II sogar einen Swiss-Express mit 14 EW-III-Wagen. Das Roco-Modell hätte in der Ebene mit einer solchen Komposition keine Probleme. Vier Wagen mehr wären auch noch möglich. In der dreiprozentigen Steigung sollte man den Zug allerdings um einen Wagen verkürzen und in der sechsprozentigen käme die Lok mit zehn vierachsigen Personenwagen an ihre Belastungsgrenze. Insgesamt ist die Zugkraft jedoch für alle vorbildgerechten Aufgaben ausreichend.

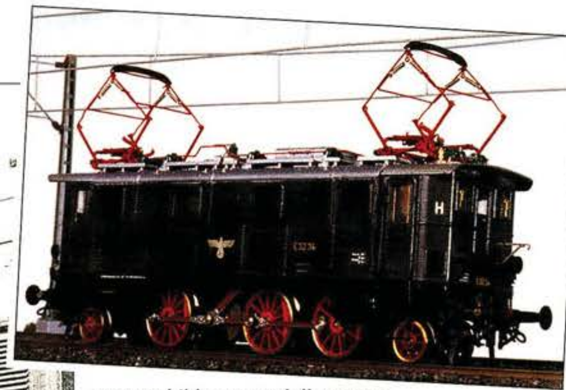


Elegant und schnittig zugleich: Die Re 4/4 II war auch ästhetisch eine gelungene eidgenössische Konstruktion.

Die Swiss-Express-Variante von Rocos Re 4/4 II ist ein gelungenes Modell, das nicht nur wegen der außergewöhnlichen Lackierung den Anlageneinsatz verdient. Die Lok kann vor Epoche-IV/V-Zügen relativ freizügig eingesetzt werden, da sie nicht nur im Swiss-Express-Dienst fuhr – vorausgesetzt man hat bei seinem Fachhändler zuvor etwa 200 Euro hingelegt. Stefan Alkofer

Foto: C. Bellingrodt, Slg. W. Streil





Vom Vorbild zum Modell: Da erst ab 1940 bei den E32 die Zierlinien entfielen, deren Nachbildung zu aufwendig gewesen wäre, muss die Lok, damit die Lackierung stimmt, den Pleitegeier tragen.

Elektroloks werden selten gesupert. Dass sich die Überarbeitung lohnt, zeigt Werner Streil.

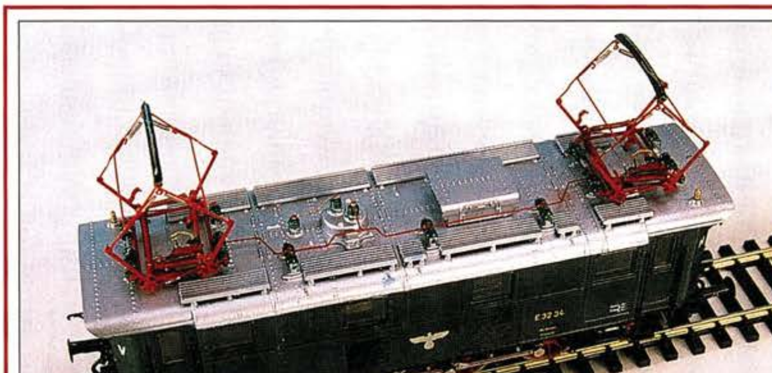
Die Kunst des

Wenn Werner Streil sich zu Elektrolok-Modellen äußert, hat sein Wort Gewicht, auch bei den Herstellern. Etliche Großserien-Modelle nach deutschen Vorbildern gerieten auch deswegen stimmig, weil bei der Entwicklung Werner Streil befragt wurde. Das heißt natürlich nicht, dass es nichts an den Nachbildungen zu verbessern gäbe. „Alle Details lassen sich im vorgegebenen Kostenrahmen halt nicht realisieren", zeigt Werner Streil Verständnis.

„Ich kenne die Originale, hab' teilweise selbst jahrelang an ihnen gearbeitet", führt der Spezialist aus „und ich möchte darum Loks besitzen, die das Vorbild möglichst genau wiedergeben." Die Verbesserungen lässt er H0-Modellen zuteil werden. „Wichtig ist, dass das Grundmodell bereits stimmig umgesetzt wurde, denn sonst lohnt ein Umbau nicht", betont Streil. Da er seine Jugendzeit in der späten Epoche II verlebt hat und damals die beeindruckende Welt der Eisenbahn entdeckte (siehe auch Titelgeschichte ab Seite 14), sind



Werner Streil betrachtet seine E-Lok: Für den Perfektionisten bleibt auch die beste Superung immer ein Kompromiss.



Zum Setzen der Piko-Stromabnehmer empfiehlt sich die Anfertigung einer Bohrschablone.

Foto: Alkofer

auch seine Modelle nach den Vorschriften dieser Epoche gestaltet und dekoriert. Er hat sich bei der Auswahl auf solche Fahrzeuge spezialisiert, die beim Vorbild der Rbd München zugeteilt waren. Dazu gehörten auch während der Kriegszeit die als E22.1 eingereihten österreichschen 1670, die es als Roco-Modell gibt.

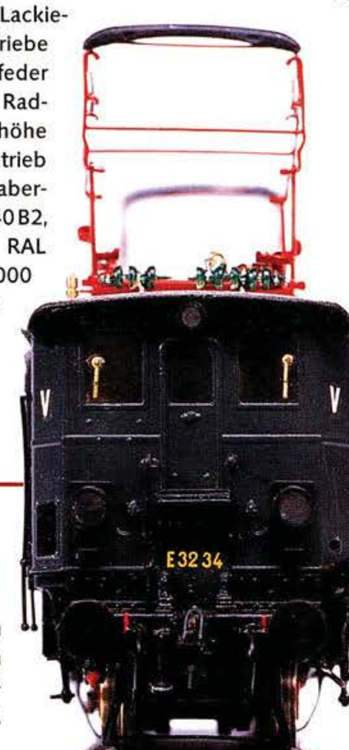
Viele Veränderungen werden erst dadurch möglich, dass Werner Streil seinen Fahrzeugen nur angemessene Kurvenradien zumutet. Die Drehgestell-Lok E44 schafft den 420-mm-Radius, bei der vorbildgerecht mit Krauss-Helmholtz-Lenkgestell und Bisselgestell ausgestatteten E32 geht unter 540 mm nichts. Die Anlage muss sich den Modellen unterordnen und nicht umgekehrt. Wer also Fahrzeuge weitgehend vorbildgetreu nachbilden möchte, sollte unbedingt große Radien einbauen. Dass gerade Streckenlokomotiven in Radien unter 500 mm ihre Ästhetik einbüßen, bedarf ohnehin keiner Erwähnung. „Ich habe auch an guten Großserienmodellen eine gewisse Freude, aber meine Erfahrung mit den Originalen drängt mich dazu, absolut korrekte Nachbildungen zu bauen", erläutert Streil. So findet man nach einigen Betriebsjahren sehr selten nur zwei identische Lokomotiven.

Die E-Loks müssen nicht mehr durch den Mini-Radius fahren

Selbst innerhalb einer Bauserie häufen sich Unterschiede wenn innerhalb der Nutzungszeit Änderungen verfügt wurden. „Vielfach beeinflussen die Verbesserungen auch das Aussehen der Maschinen", erzählt Werner Streil, „die Veränderungen aber sind oft genug gar nicht in Plänen, sondern nur in den Vordrucken 991.33 (elektrischer Teil) und 34 (mechanischer Teil) des Betriebsbuches des Triebfahrzeuges verzeichnet. Aus diesem Grunde wähle ich Vorbildfahrzeuge, bei denen Veränderungen zeich- →

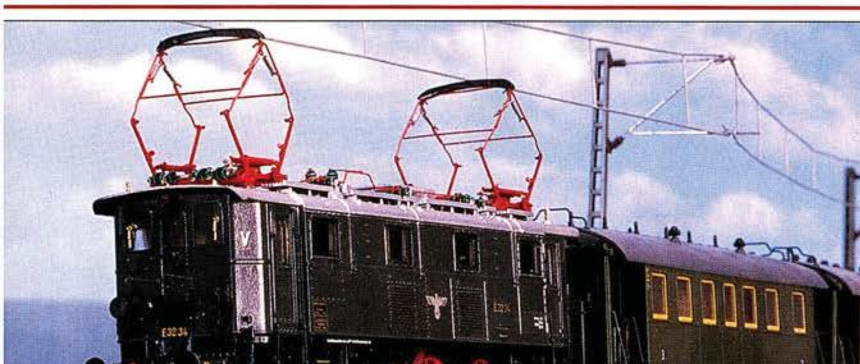
Änderungen an der E32 von Roco

Hersteller: Roco
Baujahr: 1993, Vorbildzustand um 1940
Umbau: 2000
Maßnahmen: Hauptrahmen am Treibradsatz 1 zur Aufnahme eines Schemellagers ausgefräst. Drehzapfen für das Krauss-Helmholtz-Lenkgestell gesetzt, Lenkgestell-Rahmen gefertigt. Messing-Schemellager erhielt Zinnausguss und wurde zur Lagerung der Radsatzwelle eingeschabt. Das rückgestellte hintere Bisselgestell erhielt eine Notaufhängung. Die Bahnräumer wurden an den Hauptrahmen verlegt, eine komplette Treibradbremse gefertigt und Sandstreurohre zu Treibrad 1 und 3 geführt. An den Stirnseiten nachgerüstet: Übergänge, Federpuffer, Kupplungsschläuche, Schraubenkupplungen, Auftritte, Heizkupplungen, Messing-Handscheibenwischer.
Weitere Messing-Feingussteile: Führerstandsaufstiege und Dachleitungsisolatoren mit aufgebohrten Schellen zur Aufnahme der Dachleitungen. Stromabnehmer SBS 9 (Piko) mit Reichsbahnwippe und zeitlich richtiger roter Lackierung erhielten Druckluftantriebe mit eingehängter Arbeitsfeder und Luftleitungsisolatoren. Radsätze wurden auf Spurkranzhöhe von 0,8 mm abgedreht. Antrieb erfolgt durch einen Faulhaber-Motor. Neulackierung in 840 B2, Nr. 4h (Blaugrau) sowie RAL 9005 (Tiefschwarz) und 3000 (Feuerrot). Beschilderung, Anschriften (SEM, Gaßner) entsprechen exakt dem Vorbild-Zustand der E3234 des Bw München Hbf im Jahre 1940.

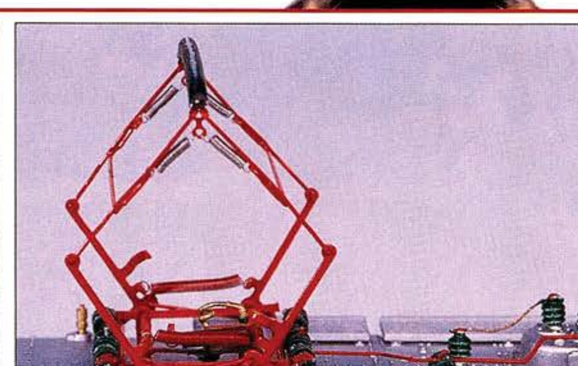


Möglichen

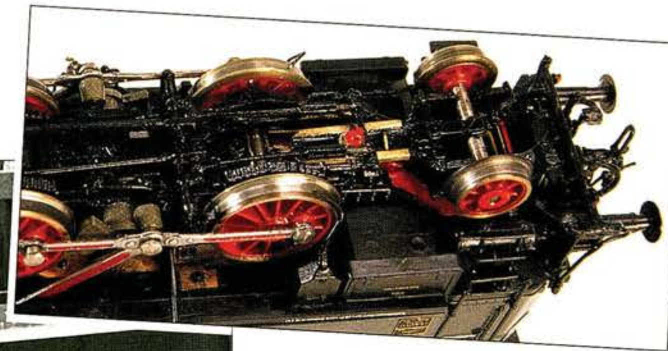
Erst die zahlreichen Zurüstteile geben der Lok das korrekte Aussehen.



Mit einem aus Roco-Wagen gebildeten Personenzug legt sich E3234 in die Kurve. Der passende Packwagen war noch in Arbeit und wird später vorgestellt.



Dachansicht der E32: An den Stromabnehmern fallen die selbst gebauten Druckluftantriebe auf.



Das Vorbildfoto zeigt das Aufachsen der 20007 (später E32108). Gut erkennbar das vordere Lenkgestell ohne Rückstellung, wie beim Modell (Bild oben) nachvollzogen.

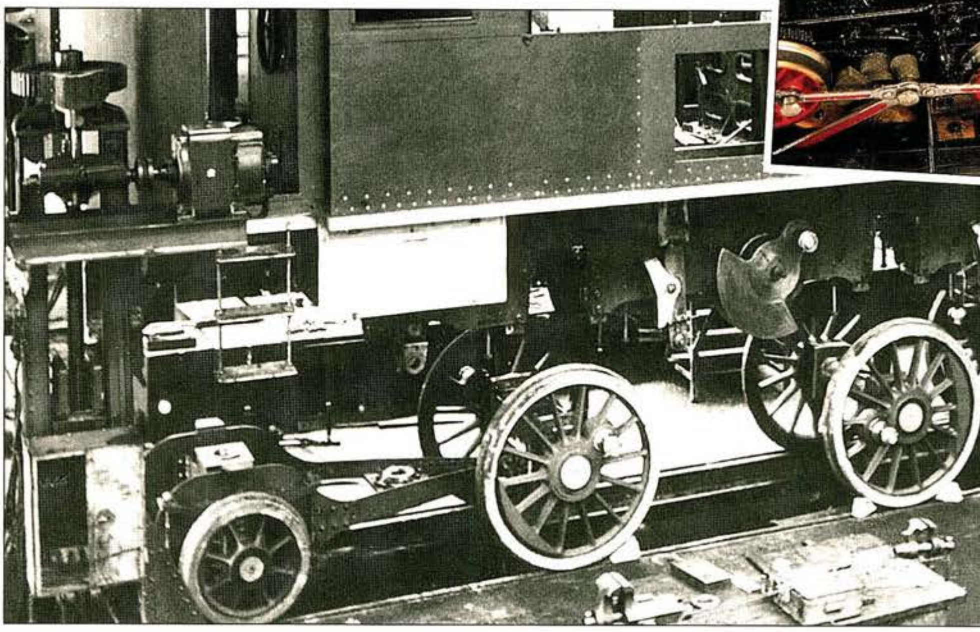
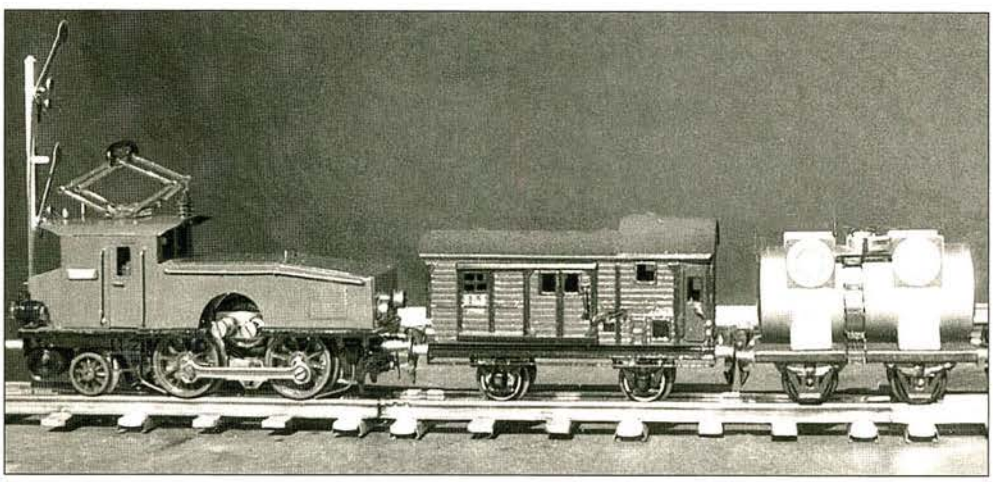


Foto: Werkfoto Maffei, Slg. W. Streil

Das Krauss-Helmholtz-Lenkgestell sitzt mit seinem hinteren Ende im Schemellager der 1. Treibachse.



Die Pseudo-E60 auf Märklin-Basis wurde von Werner Streil und seinem Vater Josef gebaut.

nerisch oder fotografisch dokumentiert sind." Trotzdem sind gewisse Zugeständnisse nötig. „Damit meine E16 zumindest einen 540-mm-Radius befährt, musste ich die maximale Auslenkung der Laufradsatz-Gestelle auf beiderseits 1,4 mm statt der vorbildgerechten 0,98 mm bemessen."

Der Umbau der E16 dauerte drei Jahre. „Um die Lösung für ein Problem zu finden, helfen manchmal Denkpausen," lacht der E-Lok-Kenner. „Außerdem waren bei der E16 besonders viele Teile von Hand anzufertigen, nachdem industriell gefertigte Teile nicht erhältlich waren."

Zu seinen Bekannten und Freunden zählt Streil auch Kleinserien-Hersteller, die ihm bei der Anfertigung spezieller



Fotos (2): Josef Streil

Streils E44501 basiert auf Drehgestellen des Märklin-Rheinuferbahn-Triebwagens. Den Weißblech-Aufbau krönen Stromabnehmer der ehemaligen Modellbahnfirma Resi (Leipzig).



E1614 hat einen mit geänderten Seitenwänden, neuen Drehgestellen und Anschriften versehenen Roco-Postwagen Post-a/20 am Haken.

Teile behilflich waren. „Die Lackierung der Modelle habe ich einem Freund überlassen, der über eine professionelle Ausrüstung verfügt. Ein Problem war dabei die Beschaffung des korrekten Farbtones. „Im Gegensatz zu den Modell-Herstellern, die eine geringfügig aufgehellte Farbgebung bevorzugen, sollten meine Modelle einen Lack erhalten, der so zusammengesetzt ist, wie es der des Vorbilds war", erläutert Streil. „Wenn Sie die Lok schräg halten, erkennen Sie, dass sich der Farbton Blaugrau in Richtung Grüngrau verändert. Diesen Effekt findet man bei keinem mattierten Großserien-Modell." Da traf es sich, dass Streil sich für die originale Museums-Lok E 18 08 auf die Suche nach der Zusammensetzung der Farbe begeben musste. Seither führt Gaßner (Gaßner Beschriftungen, Jägerstr. 24, 82024 Taufkirchen, Tel. 089/6125348) den Lack im Sortiment. Der Kleinserien-Spezialist ist Anlaufstelle, wenn es um Beschriftungen für die Fahrzeuge geht. Streil greift aber auch gerne zu den exquisiten Beschilderungen von Beckert Modellbau (Gerbergrundblick 16, 01728 Gaustritz, Tel. 0351/2006060, Internet: www.beckert-modellbau.de).

Jochen Frickel

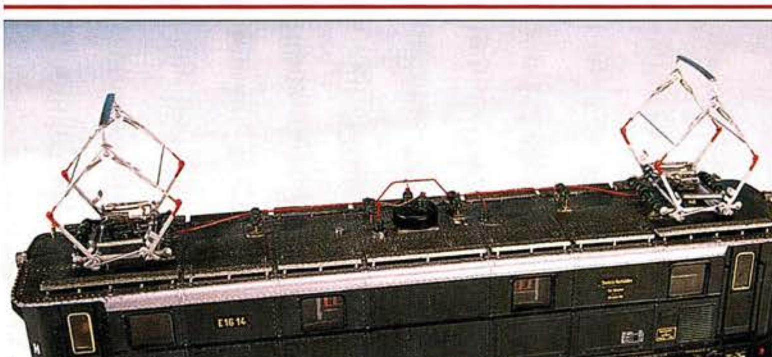
Änderungen an der E16 von Roco

Hersteller: Roco
Baujahr: 2000, Vorbildzustand 1935 - 1940
Umbau: 2000 - 2003
Maßnahmen:
Fahrwerk: In den Rahmen wurden aus Eigenfertigung und Feingussteilen integriert: Messing-Pufferträger, Längsanker für die Getriebekästen, Verbindungen aus Messingblech von den Pufferträgern bis in die Drehzapfenebenen, Bahnräumer und deren Tragvorrichtungen, Sandkästen für Treibrad 1 und 4 (links), Bremszylinder, Druckluftarmaturen, Treibradbremsgestänge, Stirnauftritte und -griffe, Heizkabel und -dosen, Sandstreurohre, Schlangenrohr-Ölkühler, Zwischenkühler für den Luftpresser, Kupplungsschläuche und Schraubenkupplungen sowie Federpuffer. Treibräder auf eine Spurkranzhöhe von 0,8 mm abgedreht, die Rp-25-Laufradsätze stammen von Weinert. Die Drehzapfen und Anlenkpunkte für die Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle am Fahrwerksrahmen exakt den Vorbildmaßen entsprechend angesetzt. Eigenanfertigungen sind die funktionell und gestalterisch vorbildgetreuen Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle. Die Rahmenbleche mit Hilfe von computergefertigten 1:87-Schablonen aus Messingblechen herausgearbeitet. Die Laufachs-Schraubenfedern, die um beiderseits 0,6 mm verschiebbaren Drehzapfenlager sowie Traversen und Hängeeisenträger für die Laufradbremse von Hand angefertigt. Blattfedern, Bremshängeeisen mit Klötzen und Hilfsluftbehälter als Feingussteile in die Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle integriert.
Aufbau: Stromabnehmer SBS9 (Piko) mit selbstgefertigten Druckluftzylindern, Dachleitungsisolatoren (Reitz), Dachleitungen aus 0,3-mm-Messing-Draht und Feindrahtlitzen. Fensterformen (beim Vorbild beweglich oder feststehend) angepasst. Die Stirnfenster mit Handscheibenwischer aus Messing ausgestattet. Beschriftung und Beschilderung aus SEM- und Gaßner-Elementen, gemäß der zwischen 1929 und 1948 beim Bw München Hbf beheimateten E 1614.
Nachträglich vorgenommene Verfeinerungen: Schutzkästen für Schaltwerkskette, Abdeckung für Kondensatablauf, Tachometerantriebe, Prüfsteckdosen und Führerstandseinrichtung eingebaut.



Auch nach dem Umbau ist die Zerlegbarkeit des Modells gewährleistet.

Fotos: Alkofer/Frickel



Auch die E 16 trägt selbst gefertigte Druckluftzylinder an den SBS 9-Stromabnehmern (Piko) mit 2100-mm-Wippen.



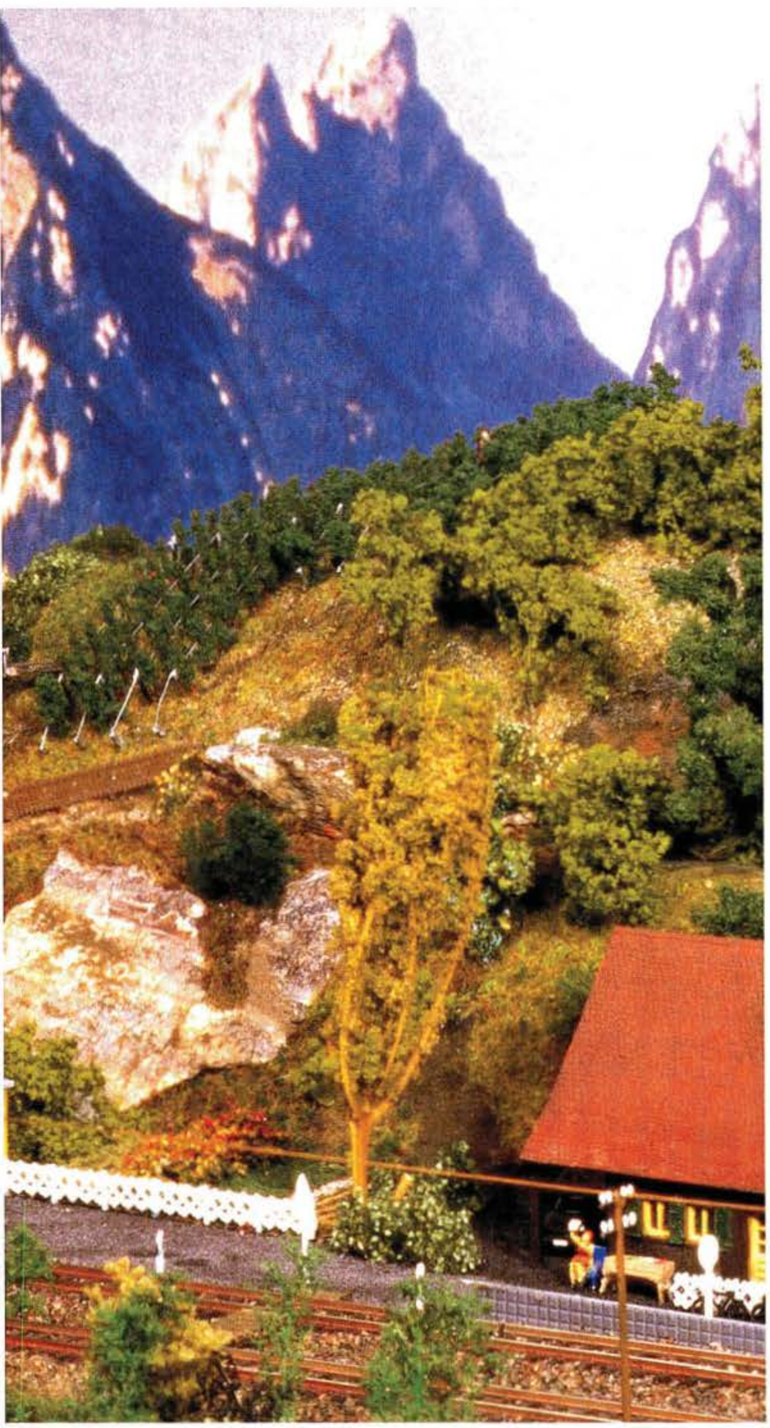
An der beim Vorbild antriebslosen Seite wurden Tachometerantrieb und die Abdeckung für den Kondensatablauf nachgerüstet.



Die goldene Mitte

Seit dreieinhalb Jahren baut das Modulbau-Team Köln-Bonn (MTKB) in Troisdorf an einer N-Anlage. Deren Funktionalität ist den Mitgliedern ebenso wichtig wie gute Landschaftsgestaltung.

Eigentlich ist der TT-Maßstab 1:120 gemeint, wenn man in Modellbahnerkreisen von der Spur der Mitte spricht. Bei der Anlage des Modulbau-Teams Köln-Bonn (MTKB) handelt es sich um eine N-Anlage, und dennoch hat dieses Team gleich in mehrerlei Hinsicht Mittelwege beschritten, die

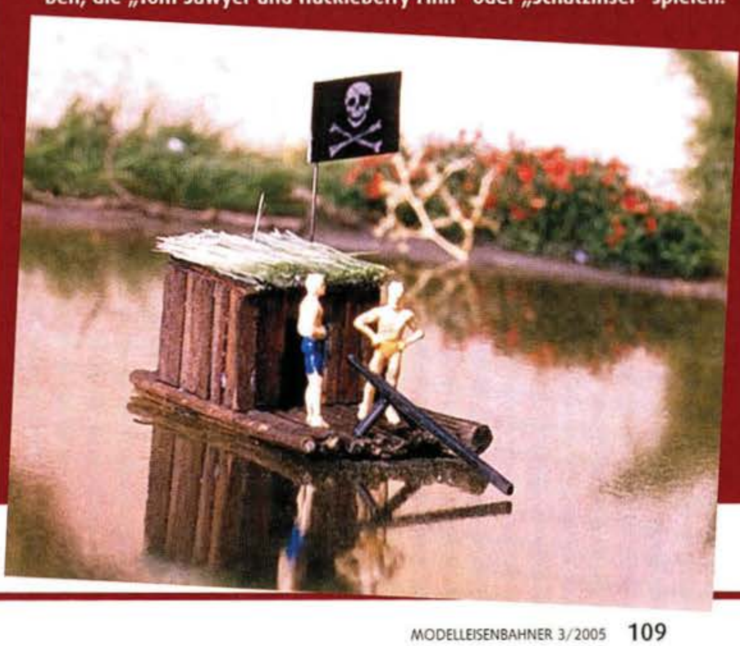


Dieses Modul mit der Burg als Blickfang trägt den stolzen Namen „Bodensee". Den Gesamteindruck aber vermitteln erst die vielen Details.



Landschafts-Zitat 1: Diese Reitanlage hat ein Vorbild in Porz (Wahn), es entstand unter anderem mit Polystyrolplatten komplett im Eigenbau.

Ein Modell-See allein tut es nicht; es darf ruhig ein Floß sein mit zwei Buben, die „Tom Sawyer und Huckleberry Finn" oder „Schatzinsel" spielen.



sich tatsächlich als goldene erwiesen haben.

Das beginnt mit dem Sitz des Teams, Troisdorf, das genau auf halbem Wege zwischen Köln und Bonn liegt. Seit dreieinhalb Jahren finden sich die N-Freunde zum gemeinsamen Hobby zusammen. Was in dieser kurzen Zeit entstand, kann sich sehen lassen. „Die Module gehören den einzelnen Mitgliedern. Jeder hat immer versucht, das beizusteuern, was er am besten kann. Joachim Lützenkirchen kann hervorragend schreinern, er macht uns die Modulkästen. Die Modulkopfstücke, die exakt gefräst werden müssen, sind von Selectrixfachmann Peter Engelmann – er hat eine elektronische Fräse. Die Schienen verlegen die einzelnen Mitglieder selbst, das haben sie mit Engelmanns Schienenlehre einfach gelernt. Und man hilft sich auch gegenseitig", sagt Gunter Wiencirz, der den MEB-Redakteur entlang der Module begleitet.

Auch bei der Wahl der Modulnorm traf man sich in der Mitte: „Wir haben uns von verschiedenen Vereinen die Modulnormen angeschaut und begutachtet. Dann haben →

Anlagen-Steckbrief

N-Modulanlage, zur Zeit stehen zirka 30 Module zur Verfügung

- **Maße: 14 x 7 Meter**
- **Modulmaße: 80 x 50 cm oder 130 x 50 cm**
- ***Erbauer:* Mitglieder des Modulbau-Teams Köln-Bonn mit Sitz in Troisdorf**
- ***System:* Zweileiter-Gleichstrom**
- ***Gleislänge:* Über 100 Meter**
- ***Gleismaterial:* Peco Code 55**
- ***Rollendes Material:* Digitalisierte Serien- und Umbau-Modelle vorwiegend nach DB- und DR-Vorbild**
- ***Betrieb:* Digital**
- ***Steuerungssystem:* Selectrix**
- ***Anlagenthema:* Zweigleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn**
- ***Epoche:* Überwiegend III und IV**
- ***Vorbild:* Kein konkretes, aber Landschafts- und Gebäude-Zitate auf den Modulen**
- ***Homepage:* www.mtkb.de, sehr empfehlenswert!**



wir das, was wir für uns als gut empfunden haben, herausgezogen. In anschließenden Beratungen haben wir dann unsere Modulnorm konzipiert." Diese Norm ist für alle, die sich am Projekt beteiligen wollen, Geschäftsgrundlage. Nicht ohne Stolz verweist Wiencirz auf die Homepage des MTKB, wo man diese Norm findet und herunterladen kann. Mindestens vier Nachnutzer gibt es schon.

Die Landschaft, insbesondere die Bäume, sind eine Art Markenzeichen des MTKB und von Gunter Wiencirz. „Inzwischen fertigt die auch jeder selbst", sagt der Urheber. „Auf mehreren Seiten unserer Homepage wird die Herstellung von Modell-Bäumen dargestellt. Wir wollen unser Wissen ja nicht für uns behalten. Und Werbung oder nicht: Ich möchte die Firma Heki erwähnen, die uns hin und wieder das eine oder andere Material zum Ausprobieren gibt. Wenn wir dann sagen, dies und jenes ist gut, müssen wir es natürlich auch kaufen." Schwierig in N darzustellen sind Modell-Tannen aus Flaschenbürsten: Zurechtgeschnitten, mit Laubmaterial zum Beispiel von Woodland überzogen und, ganz wichtig, mit unterschiedlichen Grüntönen eingefärbt. Auf diese Weise entsteht auch ein ganzer Wald.

Bei den Gebäuden findet man vom Serienbausatz über Kit-Bashing bis hin zum kompletten Eigenbau so ziemlich alles. „Diese Häuser", sagt Wiencirz und zeigt auf eine Anlagenecke mit romantischen Fachwerkhäuschen, „sind aus der Romantik-Art-Serie der Firma Arnold. Die gibt es leider schon lange nicht mehr."



Das verwendete Gleismaterial beim MTKB ist gleichfalls Produkt eines goldenen Mittelweges: „Wir haben uns auf Peco Code 55 geeinigt. Das ist das N-Gleis mit dem niedrigst möglichen Profil, ohne die Spurkränze an den Fahrzeugen abdrehen zu müssen", erläutert Wiencirz. Weiterer Vorteil: Die Herzstücke der Weichen sind alle stromführend, wichtig für sicheren Modellbetrieb.

Tipps nicht für sich behalten: Zu finden auf der Homepage

Die Schaltung aller Weichen erfolgt mit Motoren statt mit Magnetschaltern. Dabei werden Motoren von Fulgurex und Kurt Harders eingesetzt. Letztere können mit Gleich- und Wechselstrom geschaltet werden, außerdem lassen sich der Stellweg – in Zehntel-Millimeter-Schritten – und die Umlaufzeit für vorbildgerecht verzögerte Stellvorgänge einstellen.

Die komplett digitalisierte Anlage wird mit Selectrix (SX) gesteuert. „SX ist schnell und zuverlässig, und vor allem muss man sich nicht erst wie ein Elektronik-Experte einarbeiten", wertet Gunter Wiencirz, der im Übrigen nichts gegen DCC hat.

Wert legt er auf die Bezeichnung Team: „Wir wollten keinen Verein. Bei uns gibt es keinen Vorsitzenden: Alle haben die gleichen Rechte und die gleichen Pflichten." Nur einen Kassierer gibt es – und einen

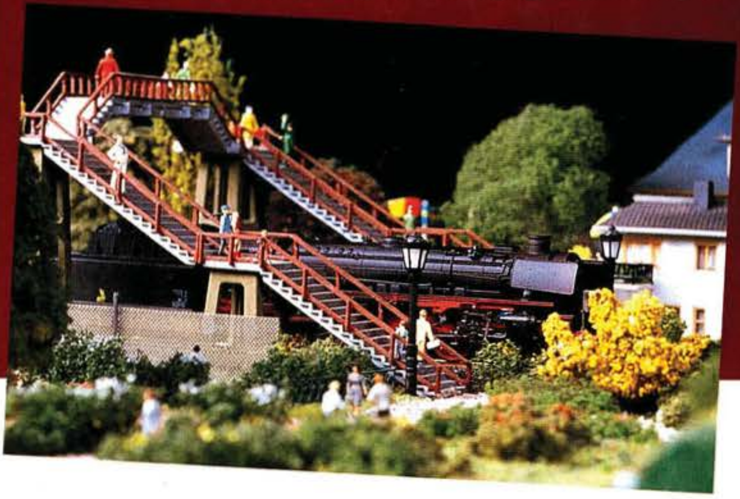


Auf dem Kehrschleifenmodul „Heide" befindet sich der Gasthof „Zur goldenen Kugel". Das Haus entstammt der Romantik-Art-Serie von Arnold.



Diese bayerische Güterzugdampflok ist als Museumsstück ausgestellt und kann über den Zugang bequem erreicht werden.

Hans-Werner Möller gestaltet Freizeitszenen und deren Verbindungen untereinander: Die Brücke führt von einem Campingplatz zum Minigolf.

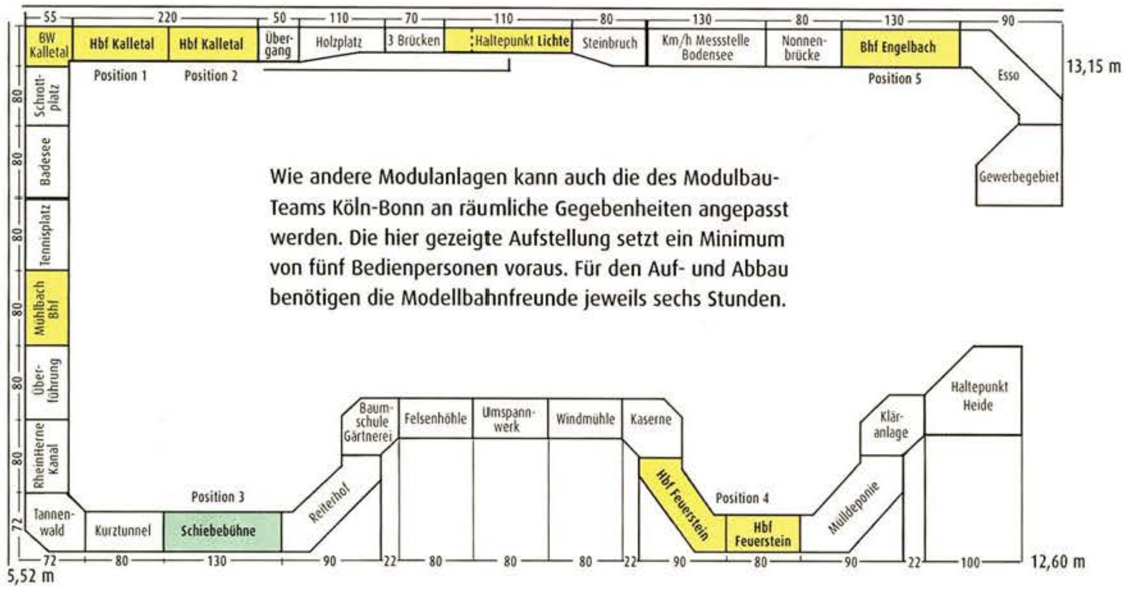


Teamsprecher. „Er vertritt das Team nach außen, vor allem gegenüber der Presse. Im Team hat er genau so viel und so wenig zu sagen wie alle anderen auch."

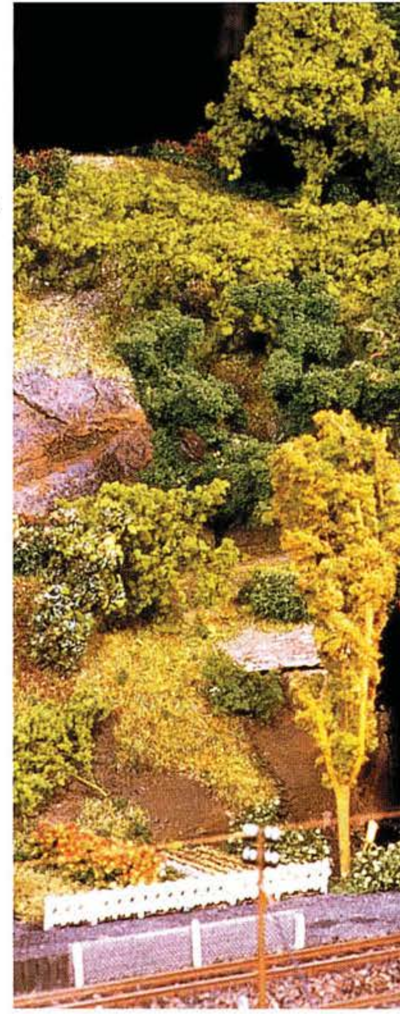
Neben dem Anlagen-Projekt sind dem MTKB eigene Fortbildung, vor allem im Bereich Elektronik, und die Weitergabe jeglichen Modellbauwissens vor allem über die Homepage wichtige Anliegen. Eine Vorreiterrolle spielt das Team bei der Ausstattung von N-Fahrzeugmodellen mit →

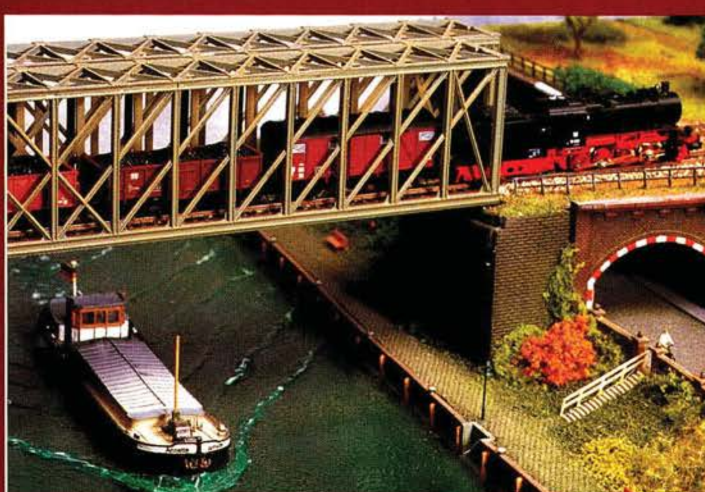


Der platzsparende Fiddleyard kann insgesamt neun Züge aufnehmen. Strom führt immer nur das in den Anlagen-Hauptstrang eingeklinkte Gleis.



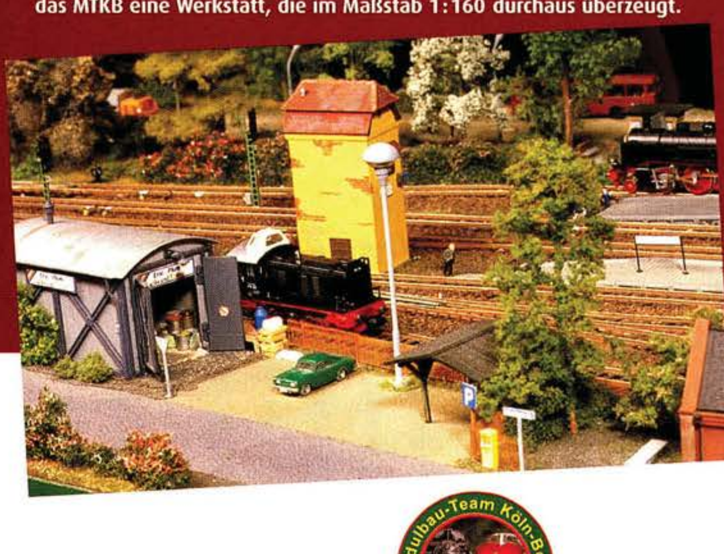
Wie andere Modulanlagen kann auch die des Modulbau-Teams Köln-Bonn an räumliche Gegebenheiten angepasst werden. Die hier gezeigte Aufstellung setzt ein Minimum von fünf Bedienpersonen voraus. Für den Auf- und Abbau benötigen die Modellbahnfreunde jeweils sechs Stunden.





Landschafts-Zitat 2: Diese Brücke über einen Kanal gibt es im Ruhrgebiet. Modul-Erbauer Frank Lauter hatte sie eine Zeit lang täglich vor Augen.

Kunstgriff: Aus einem H0-Bausatz für eine Wellblech-Garage adaptierte das MTKB eine Werkstatt, die im Maßstab 1:160 durchaus überzeugt.



Soundmodulen. „Da sind wir bislang der einzige Club in Deutschland, der das konsequent betreibt", sagt der Modellbauer Wiencirz, der selbst schon eine Umbauanleitung im MEB veröffentlicht hat – eine, die für Diskussionen sorgte (siehe MEB 8, 9 und 10/2004). Mittlerweile gibt es die Kondenslok mit Turbinengeräusch.

Und dann lüftet Gunter Wiencirz noch sein ganz persönliches Geheimnis: Der Kölner liest den MODELLEISENBAHNER seit dessen erster Ausgabe. „Ich bekam das Heft jedes Mal aus der DDR rüberge-

Ensembles vom Vorbild in sonst freier Landschaft

schickt". Das weckte nachträglichen Neid des Interviewers, der trotz hartnäckiger Nachfragen das Heft bis 1989 nicht immer am DDR-Kiosk bekam.

Neben den vielen Finessen macht ein Kunstgriff den Reiz der Anlage aus: Die Mischung einer weitgehend frei gestalteten Landschaft mit Zitaten aus der Wirklichkeit. Diese Kollektion ist durchaus nicht auf den Raum Köln-Bonn beschränkt. Das auf der nächsten Seite zu findende Motiv mit dem Felsvorsprung nahe der Strecke befindet sich zum Beispiel am nördlichen Bodenseeufer. Lützenkirchens Mülldeponie aus der Eifel fand ebenso ihre Würdigung wie Wiencirzens Reiterhof und Möllers Golfplatz aus der näheren Umgebung Kölns.

Obwohl es das Team erst dreieinhalb Jahre gibt, gehen Auf- und Abbau der inzwischen über 30 Module flott von der Hand: Zwischen vier und sechs Stunden brauchen die Hobbyfreunde jeweils. „Während andere noch bauen, fahren wir bereits", meint Wiencirz verschmitzt und deutet an, dass man sich statt späten Fahrbetriebes auch mal ein Feierabendbierchen gönnt.

Die Homepage des MTKB, auf die schon kurz verwiesen wurde, sei nochmals ausführlicher besprochen. Diese ist weit mehr als nur bebilderte Eigendarstellung; vielmehr handelt es sich um eine reich illustrierte Beschreibung des gesamten Anlagenprojektes mit etlichen Service-Links. Der Bau einzelner Module wird beschrieben, Hilfestellungen zu verschiedensten Gebieten gegeben, und auf einige Team-



Fotos: Alkofer/Frickel

Landschafts-Zitat 3: Dieser nahe an der Bahnstrecke gelegene Felsvorsprung befindet sich in der Nähe von Sipplingen (Bodensee).

Spezialitäten geht die Homepage detailliert ein. Das geschieht beispielsweise zur Steuerung mit Selectrix, zum Einbau von Digitaldecodern und Soundbausteinen und, wie schon gesagt, zur Gestaltung von Bäumen.

Aus den sechs Initiatoren, die das Modulbau-Team im Juni 2002 formell aus der Taufe hoben, sind heute 14 Mitstreiter geworden, die sich mittwochs und auch sonnabends treffen. Eines erfahren wir zum Schluss: Wer dem Team beitritt, verpflichtet sich, Module beizusteuern. Das verrät Fritz Mayer, einst Gartenbahner, jetzt mit 68 der Senior im Team – doch erst seit September 2004 und damit am kürzesten dabei. Wenn das nicht die goldene Mitte ist!

Henning Bösherz



Foto: Manfred Gerlach

Es geht zügig voran im heutigen Vereinsdomizil auf dem Schlossgelände: Die jüngste H0-Anlage der Kaltennordheimer wächst stetig.

Als junger Lehrer entdeckte Wolfgang Roth den Modellbau für praxisnahen Unterricht. Über ein halbes Jahrhundert widmet er sich nun schon in seiner AG der Jugendarbeit.

Treibende Kraft



Auch im Ruhestand unverändert aktiv: Wolfgang Roth denkt mit 78 Jahren noch längst nicht ans Aufhören, hat noch viele Pläne.

An der Schule in Kaltennordheim begann er seine berufliche Laufbahn: 1952 gab Wolfgang Roth seinen Einstand als Junglehrer und der Rhön blieb er bis heute treu. Sehr zur Freude mehrerer Generationen von Modellbahn-Enthusiasten, die der mittlerweile fast 79-Jährige für sein Steckenpferd begeisterte.

Wie das alles kam? Nun der damals 26 Jahre alte Pädagoge brachte seinen Schülern nicht nur Lesen, Schreiben und Rechnen bei, sondern lehrte sie auch, Modellsegelflugzeuge zu bauen, und, wie man sie fliegen lässt. Angeregt durch die ersten Ausgaben unserer Zeitschrift, kam Wolfgang Roth die Idee, eine Schüler-Arbeitsgemeinschaft zu gründen. Der damalige Direktor der Schule ließ sich von Roths Begeisterung anstecken und gab im Spätsommer 1953 grünes Licht. Finanzielle Mittel wurden bereitgestellt, interessierte Schüler waren schnell gefunden. Im Schuljahr 1953/54 begann die Ära des Modelleisenbahnbaues an der Kaltennordheimer Unterrichtsstätte.



Foto: Horst Gerlach

1973: Die DMV-Arbeitsgemeinschaft 4/43 mit ihrem Vorsitzenden Wolfgang Roth (3.v.lks.) baut auf den und mit dem Nachwuchs.

Just in dem Klassenraum, in dem Lehrer Roth, wie selbstverständlich auch der AG-Leiter, den Nachwuchs auf das Leben vorbereitete, entstand die erste H0-Anlage. Kein Dauerzustand, obwohl man so nebenher spätere Alterungstechniken vorwegnahm: Der im Unterricht nicht zu vermeidende Kreidestaub hinterließ trotz Abdeck-

ung der Anlage seine Spuren. Zudem endete manch Schüler-Gemütswallung mit H0-Welt-Schäden.

Nach Zwischenlösungen in einem leerstehenden Laden, dann im FDJ-Heim wurde Wolfgang Roth schließlich im Rathaus fündig: Auf dessen geräumigem Dachboden nahm eine größere Anlage Gestalt an. Doch kaum war das Werk vollbracht, beanspruchte die Volkspolizei den Raum.

Wieder hieß es: Abbauen, neu anfangen!

Zum Glück bot sich im alten Küchengebäude des VEB Werramöbel ein geeigneter Ersatzraum. Unverdrossen entwarf Wolfgang Roth abermals eine große Anlage. Auch die Begeisterung der Schüler blieb ungebrochen und so lagen bald wieder die ersten Gleise.

„Anlässlich einer Exkursion zu einer Modellbahnausstellung in Erfurt bekamen wir Kontakt mit dem DMV, dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband", erinnert sich Dieter Schreiber, Vorsitzender der IG Modelleisenbahn Feldabahn, die als eingetragener Verein aus der einstigen Arbeitsgemeinschaft nach der Wende hervorging. Einige erwachsene Kaltennordheimer Modellbahninteressierte gründeten alsbald eine Arbeitsgemeinschaft, die als AG 4/43 in den DMV aufgenommen wurde. Mitgründer und sodann über viele Jahre Vorsitzender war, natürlich, Wolfgang Roth.

Schüler-AG und AG 4/43 ergänzten sich vorzüglich, auch beim gemeinsamen Anlagenbau. „Es flossen auch mehr finanzielle Mittel", erzählt Dieter Schreiber, was sich positiv auf die Materialbeschaffung auswirkte. „Auf der Anlage fuhren bis zu acht Züge gleichzeitig, wobei ein fahrplanmäßiger Betrieb nach Vorbild der Deutschen Reichsbahn simuliert wurde", hat Schreiber, selbst Eisenbahner und heute ICE-Zugbegleiter, noch lebhaft vor Augen.



Foto: Manfred Gerlach

Altes Stellpult, junger Bediener: Mark Gerlach ist einer von inzwischen acht Jugendlichen, die in der heutigen IG für frischen Wind sorgen.

„Damals schlossen wir einen so genannten Patenschaftsvertrag mit dem Bahnhof Kaltennordheim ab", wirft Manfred Gerlach ein, bei der IG der Mann mit dem einnehmenden Wesen. Der IG-Kassenwart lacht und fügt hinzu: „In diesem Zusammenhang hat damals Horst Gerlach, ein Verwandter, den Bahnhof Kaltennordheim in N nachgebaut." Das Modell existiert noch, aber es sollte der einzige Ausflug in eine andere Baugröße als H0 bleiben.

Und wieder stand ein Umzug an. Diesmal ging's zurück in die alte, inzwischen leerstehende Schule. Erneut nicht auf Dauer: Die bis jetzt endgültige Bleibe fand sich in der alten Schlossfalknerei.

Dann kam die Wende, der DMV löste sich auf, die AG stand ohne Dachverband und ohne Geld da. Wieder war es Wolfgang Roth, der nicht aufgeben mochte, bei der örtlichen Regelschule Unterstützung fand. Sein Einsatz machte Mut, aus der AG wurde die IG und sie gedeiht, sehr zur Freude aller: „Die Mitglieder der IG Modelleisenbahn Feldabahn sprechen Wolfgang Roth ein herzliches Dankeschön aus und hoffen, dass er noch viele Jahre seinem Hobby bei guter Gesundheit treu bleiben kann!" Da schließe ich mich gerne an.

Karlheinz Haucke

Die Reichsbahn als Vorbild: Bis zu acht Züge fuhren gleichzeitig auf der AG-Anlage in den 70er-Jahren.



Foto: Horst Gerlach

MODELLBAHN AKTUELL

NOCH ▸ *Überarbeitete Obstbäume*



Die Obstbäume der Classic-Serie erhielten überarbeitetes Blattwerk, das aus offenporigem, realistischer wirkenden Schaumstoff besteht. Zunächst kommen ein weiß blühender Obstbaum (rechts) und ein Früchte tragender Apfelbaum (links) zur Auslieferung. Die Stämme der größeren Bäume werden zukünftig von Hand lackiert.

TRIX ▸ *H0-44 333 mit Betriebsspuren*



Im Rahmen des Schwerpunktthemas „Vom Erz zum Stahl" rollt die im schweren Güterzugdienst sichtlich gealterte DB-44 333 (Bild) auf die H0-Gleise. Die in Metalldruckguss gefertigte Maschine verfügt über einen DCC-Decoder mit achtpoliger Schnittstelle und Geräuschelektronik. Statt der laut Anschriften in Weiden stationierten Vorbild-Dampflokomotive hätte man sich freilich auch eine der Fünfkupplerinnen aus dem Ruhrgebiet für das Schwerindustriethema wünschen können. Zum Einschmelzen schickt Trix Metallschrott, der auf einem Eaos-Wagen verladen ist. Ebenfalls für die DB-Epoche IV wird ein sechsachsiger Schwerlast-Flachwagen Sammp geliefert, der mit drei Coils beladen ist.

WIKING ▸ *Retro-Ei mit New Beetle in H0*



Mit dem „T@B" greift der Wohnwagenbauer Tabbert auf eine klassische Form der 50er- und 60er-Jahre zurück: Das Retro-Ei als H0-Formneuheit bespannen die Berliner Modellauto-Konstrukteure mit einem bemannten New Beetle in Cabrio-Ausführung (vorne). Miniatur-Landwirte können den nun mit Frontlader bestückten Massey Ferguson MF8280 (hinten rechts) einen ebenso modernen Heuladewagen von Pöttinger (hinten links) ziehen lassen. Den MF8280 gibt es nun auch als N-Modell (rechts), allerdings ohne Fahrer. Der legendäre Magirus-Eckhauber mit Staffelkabine komplettiert als Drehleiter DL25h (links) die historische H0-Löschfahrzeugflotte. Der Feuerwehr-Unimog 411 ist mit Schneepflug auf die weiße Pracht vorbereitet. Im Rahmen der Modellpflege rückt der Magirus-Rundhauber mit Tanklöschfahrzeug-Aufbau (TLF16) in THW-Farbe an. Dasselbe Farbkleid trägt die aktuelle Kramer-Radlader-Variante. Mit dem Absetzkipper auf MAN-Fahrgestell setzt Wiking die farbliche Neugestaltung der Baustellenfahrzeuge fort. Farb-Varianten sind auch der gelbe New Beetle, der blaue VW Multivan und der Phaeton.

HAPO ▸ *Baywa-Lagerschuppen in H0*



Der Bausatz des kleinen Baywa-Lagerschuppens (oben) ist 10,5 x 8 x 6,5 cm groß und besteht aus Resin. Aus Messing wird das Fertigmodell der Schöma-Diesellok LD80 (unten) für H0e und H0m gefertigt. Der von einem fünfpoligen Motor angetriebene Dreiachser wird in den Farben Grün oder Blau und wahlweise analog oder für DCC-Digital geliefert. Außerdem fertigt der Kleinserien-Spezialist einen Feldbahn-Langholzwagen für H0e. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.



EFFEKT-KARTONMODELLBAU ▸ *Zubehör in H0, TT, N*

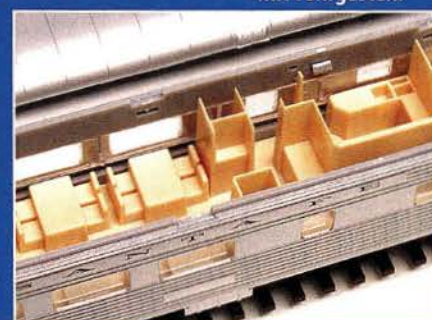
Dacheindeckungen, Mauerwerk, Bögen und Stürze sowie Schornsteine für den Kartonmodellbau sind als ergänzendes Bastelzubehör lieferbar. Info: Effekt-Kartonmodellbau Weimar, Generalvertretung Lothar Böttcher, Tiefurter Allee 36, 99425 Weimar, Tel. und Fax (03643) 40148, Internet: www.effekt-kartonmodellbau.de.

US-Corner



Die Streamliner-Cars von Walthers sind zeitgemäß detaillierte Fertigmodelle.

Die Inneneinrichtung wartet noch auf die Bestückung mit Fahrgästen.



Walthers bittet zu Tisch. Der Super Chief war der Parade-Schnellzug der Atchison, Topeka & Santa Fe. Natürlich darf auch im H0-Zugverband ein Speisewagen nicht fehlen. Der vierachsige Pullman-Standard-Diner weist scharfe Gravuren und unzählige feinste Niete auf. Das Innenleben lässt sich durch Figuren und eine Innenbeleuchtung aufwerten. Die mit Rp-25-Radsätzen ausgestatteten Drehgestelle bestehen aus Metall und sind mit Schlingerdämpfern und Luftbehältern ergänzt. Ein Bogen mit Schiebebeschriftungen der Wagennummern liegt dem Modell ebenso bei wie diverse Griffstangen aus Draht. Um letztere montieren zu können, müssen die Aufnahmen durchgebohrt werden. Die gefederten Faltenbälge sorgen für ein geschlossenes Zugbild. Walthers-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.

MÄRKLIN ▸ *Großbekohlungsanlage in H0*



Foto: M. Tiedtke

Märklins Bekohlungsanlage mit Wiegebunker der Einheitsbauart bringt Bewegung ins Bw. Der Kran kann auf den Schienen vor- und zurück fahren, das Kranhaus ist drehbar. Die funktionsfähige Baggerschaufel lässt sich heben und senken. Für den Durchblick des Kranführers im Dunkeln sorgt der am Ausleger montierte Arbeitsscheinwerfer. Das Modell lässt sich digital oder mit der drahtlosen Fernbedienung (inklusive Empfänger) des Portalkrans 76500 steuern.

BUDDE ▸ *Modell-Bäume für H0 und Großspur*

Realistische Fichten für H0 und die Spurweiten 0 und I bietet Modellflora Budde an. Die Fichte gibt es in drei verschiedenen Größen (25, 19 und 14 Zentimeter) und als Hochstamm-Baum mit 26 Zentimetern Höhe. Für die Großspur-Modellfreunde gibt es 50 Zentimeter hohe Modellbäume. Die Produkte von Modellflora Budde werden von Wolfgang Langmesser (Am Schronhof 11, 47877 Willich, Internet: www.langmesser-modellwelt.de) exklusiv vertrieben.



NOREV ▸ *Citroën C4 in H0*



Foto: C. Fricke

Der Citroën C 4, ein neuer Wettbewerber in der Golf-Klasse, ist von Norev aus Frankreich jetzt als filigranes H0-Modell erhältlich. Ob als Limousine mit fünf Türen oder als Coupé mit drei, die Aerodynamik ist bei beiden Karosserieversionen rekordverdächtig: Mit einem cW-Wert von 0,28 ist der C4 sehr windschnittig. Die Modelle sind sauber lackiert und bedruckt. Die neuen Citroën werden beispielsweise in einem Viererset (zwei Coupés und zwei Limousinen in verschiedenen Farben) geliefert.

MODELLBAHN AKTUELL

WEINERT ▸ *Postkarren in H0*



Weinert erweitert seine Serie von H0-Utensilien zur Bahnsteiggestaltung mit einem Postkarren (Bild), wie er bis in die Epoche II Verwendung finden kann, sowie einem offenen Holzkarren. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Internet: www.weinert-modellbau.de.

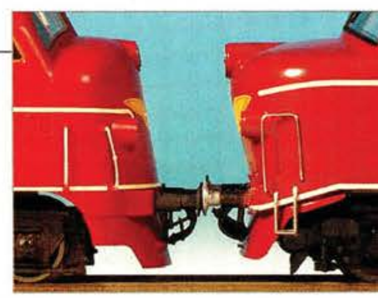
LEMACO ▸ *141 R der SNCF in I*



Für Spur I legt der Schweizer Hersteller mehrere Varianten der SNCF-Dampflokomotive 141 R (Bild) auf. Diese Type bestellte die SNCF nach dem Zweiten Weltkrieg bei US-Firmen, was man ihr auch ansieht; so erhielten etliche Maschinen Boxpokräder. In vier verschiedenen Ausführungen wird es die 1:32-Modelle in limitierter Stückzahl geben. Im Maßstab 1:43,5 rollt die klassische Elektrolok E 428 der italienischen Staatsbahnen FS an. Zwei Varianten werden in gewohnter Präzisions-Handarbeit hergestellt. Auch diese Modelle sind limitiert.

HELJAN ▸ *My 1201 und 1202 in H0*





Fotos: C. Fricke

Trotz ihres sehr eleganten Aussehens konnten die vom dänischen Hersteller A/S Frichs als Konkurrenzmodell zur Nohab-GM-My (rechtes Bild, links), gebauten My 1201 und My 1202 (linkes Bild) nicht überzeugen. Zehn Jahre standen die beiden Sechsachser im Dienst. Das Heljan-H0-Modell überzeugt durch den ausgereiften Antrieb und durch die feine Detaillierung. Interessenten sollten sich beeilen, da die Prototypen pro Betriebsnummer auf 1000 Exemplare limitiert sind. Info: Heljan A/S, Rebslagervej 6, DK-5471 Söndersö, Tel. (0045) 64891188, Internet: www.heljan.dk.

FRÖMMGEN ▸ *Anlagenverkleidung*

Damit die Unterwelt der Anlage dem Betrachter verborgen bleibt, kann man sie mit einer Verkleidung versehen. Diese ist elastisch und lässt sich mit Schere oder Messer zuschneiden. Info: Uwe Frömmgen, Ringstr. 10, 56593 Bürdenbach, Tel. (02687)927988, Internet: www.froemmgen-modellbahnzubehoer.de.



HERPA ▸ *Audi A3 als Sportback in H0*



Hinter dem Namen Sportback verbirgt sich die Kombiversion des Audi A3 (Bild). Ein Mercedes Actros mit vierachsigem Schwerlast-Sattelauflieger transportiert Stahlträger. Für die Post-Tochter DHL ist ein gelber Hängerzug mit Volvo-GL-Zugmaschine unterwegs.

MODELL-TRECKER ▸ *Güllewagen in H0*



Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräteträger aller Art sind die Spezialität von Modell-Trecker aus Chemnitz. Der ZT 303, ein Güllewagen (Bild), und Mähdrescher sind ebenso im Programm wie tschechische Zetor-Traktoren und diverse Anhänger. Besonders lobenswert: Eigens für die Farbgebung dieser Fahrzeuge hat Modell-Trecker eine Serie von Resin-Lacken aufgelegt, die nach den „Fortschritt"-Farben angemischt wurden. Verdünner, Kunststoffreiniger und Mattierung gibt es ebenfalls. Der MEB wird die Produkte von Modell-Trecker demnächst ausführlich vorstellen. Info: M. Böhning, Am Hofacker 2c, 67806 Rockenhausen, www.modell-trecker.de.

NACHRUF

Helmut Reinert verstorben

● Am 13. Dezember 2004 verstarb nach schwerer Krankheit Helmut Reinert im Alter von 79 Jahren. Helmut Reinert war langjähriger Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) und zeitweilig Redaktionsmitglied des MODELLEISENBAHNER. Nach der Ausbildung bei der DR und dem Studium zum Verkehrsingenieur war Reinert zuständig für die Pioniereisenbahnen in der DDR. Er beriet Arbeitsgemeinschaften, die sich mit Modelleisenbahnen beschäftigten. Helmut Reinert ist es maßgeblich zu verdanken, dass 1962 der DMV gegründet werden konnte. Als dessen Generalsekretär profilierte er den Verband bis 1986 und genoss auch im Ausland hohes Ansehen. Helmut Reinert trug im Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (Morop) zur Verständigung zwischen gleichgesinnten Freunden im damals gespaltenen Europa bei. Nicht zuletzt dank seinem Engagement konnte die Morop-Jahrestagung 1971 erstmals in der DDR veranstaltet werden. Er förderte gleichfalls die Traditionspflege bei der DR und bei Nahverkehrsbetrieben. Sein trockener Humor hat manche schwere Entscheidung aufgelöst oder entschieden. Helmut Reinert wird Freunden der großen und kleinen Eisenbahnen in guter Erinnerung bleiben. *Prmt*

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: Erste DDR-Gartenbahn-Modelle



● Den Anfang machte die DMV-AG Marienberg mit in Kleinserie gefertigten Teilen wie Plastikschwellen für 45 Millimeter Spurweite und Hohlprofilschienen. Technomodell aus Dresden überraschte mit einem Museumszug in IIe, der im MEB 3/1980 vorgestellt wurde. Die Ik und die zweiachsigen Wagen waren gut detaillierte, allerdings handgefertigte Kleinserienmodelle mit der stolzen Lieferzeit von etwa einem Jahr. Außerdem gehörten ebenfalls Plastikschwellenband und Vollprofilschienen zum Sortiment. Betrieben werden konnte die Gartenbahn mit normalen Fahrtrafos.

MESSE-KALENDER

17.–20. MÄRZ 2005: Faszination Modellbau, Sinsheim.

13.–17. APRIL 2005: Intermodellbau, Dortmund.

14.–17. APRIL 2005: Modellbau '05, A-Klagenfurt.

29. APRIL – 1. MAI 2005: Magdeburger Modellbautage.

21.–22. MAI 2005: Nordsee Modellbau, Oldenburg (Oldb).

MESSE SINSHEIM

9. Echtdampf-Hallentreffen

● Drei Tage fauchte und zischte es in den Messehallen in Sinsheim. Weit mehr als 1000 Dampfmodelle, zusammengetragen von rund 450 privaten Teilnehmern, nahmen über 21000 Besucher in Augenschein. Dampfloks und Züge mit einer Länge bis zu 30 Metern fuhren auf einer fünf Kilometer langen Gleisanlage. Auch Kinder und Jugendliche entdecken mehr und mehr den Dampfmodellbau; so will eine Klasse der Bürgerfeldschule Welzheim gemeinsam mit der Firma ATB Antriebstechnik eine Fünf-Zoll-Anlage im Rahmen eines Unterrichtsprojektes bauen.

AG MODELLBAHN MEISSEN

Ausstellungs-Geburtstag

● Zählten die Modellbahnfreunde aus der Stadt des Porzellans schon in der DDR zu den Spitzenvereinen, so haben sie diesen Ruf ins heutige Deutschland hinübergerettet. Die Ausstellungsanlage ist fast jedem Modellbahner bekannt, MEB porträtierte sie zuletzt im Heft 13/2003 „50 Jahre Modelleisenbahner". Im Dezember feierte die AG ihre 80. Ausstellung. Olaf Herfen, Nestor der Meißener AG und ein Pionier der Modellbahnszene, meint: „Freilich standen wir mit unseren Modellentwicklungen für die Kleinserien des DMV an der Spitze, schufen Handmuster für viele Modellbahnbetriebe und entwickelten ein standardisiertes Modellbahn-System (SMBS), ein Baukastensystem ähnlich den Fremo-Modulen. Dennoch war es nicht einfach, in der neuen Welt Fuß zu fassen, allein fünfmal sind wir seit der Wiedervereinigung umgezogen. Und doch: Unser jetziges Clubheim in Großkagen wächst und mit ihm unsere Mitgliederzahl." Die AG Meißen existiert seit 1950. *gk*



Foto: Kerber

Über 8000 Besucher kamen zur 80. Ausstellung der AG Meißen in den Dresdner Kulturpalast gleich neben dem Striezelmarkt. Die Anlagen waren dicht umlagert.

MÄRKLIN-MUSEUM

Raub-Züge

Über eine Million Euro Schaden, aber noch keine heiße Spur: Einbrecher ließen unersetzliche Unikate mitgehen.



Foto: Eckert

Der Schock sitzt noch immer tief: Roland Gaugele (1. v. r.), Direktor des Märklin-Museums, inspiziert eine gezielt ausgeräumte Vitrine.

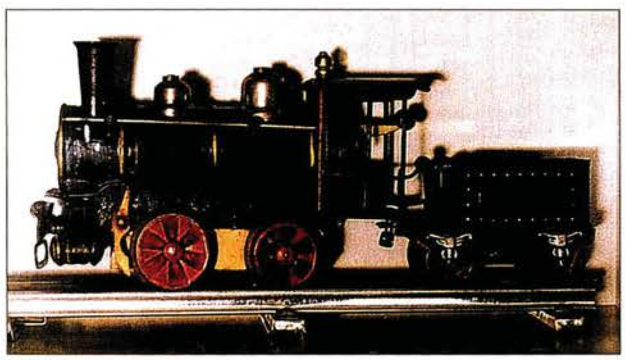


Foto: Seufert

Auch sie wurde ein Opfer der Einbrecher: Die von Hand bemalte Schlepptenderlok, Baugröße 0, mit Uhrwerksantrieb gehörte mit 105 Jahren zu den ältesten Exponaten.



Auch das 1947 in H0 gebaute Handmuster des legendären Schweizer Krokodils gehört zum Beutegut.

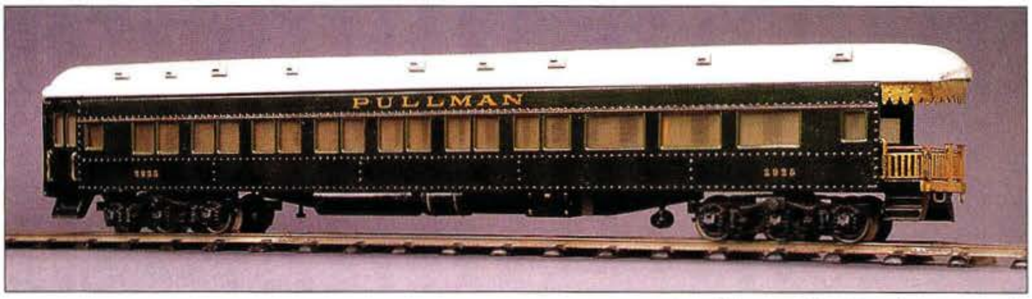
● Der Schock kam beim Frühstück: „Ich hatte gerade die Zeitung aufgeschlagen, als das Telefon klingelte!" Roland Gaugele, Direktor des Märklin-Museums in Göppingen, traf die Hiobsbotschaft am Dienstagmorgen wie ein Blitz aus heiterem Himmel: In der Nacht zum 18. Januar 2005 waren Unbekannte in die Museumsräume an der Holzheimer Straße eingedrungen, hatten Vitrinen und Schaukästen aufgebrochen und insgesamt 188 Ausstellugsstücke, darunter zahlreiche unersetzliche Unikate, mitgehen lassen.

„Praktisch unser gesamtes historisches Spur-0- und Spur-I-Material ist entwendet worden", zeigte sich Roland Gaugele, zugleich Märklin-Pressesprecher, fassungslos. „Uns ist ein Teil unserer Geschichte entwendet worden. Das ist für ein traditionsbewusstes Haus wie Märklin ein äußerst schmerzlicher Verlust", reagierte Märklin-Chef Paul Adams bestürzt und verwies auf die Bedeutung als Kulturgut einer ganzen Region.

Die Kriminalpolizei geht davon aus, „dass die Tat von keinen Amateuren begangen wurde", betont Kriminalhauptkommissar und Polizeisprecher Uli Stöckle. „Die auffällige und gezielte Auswahl der besonders einmaligen und wertvollen



Die unersetzlichen Handmuster des Adler-Zuges, dessen Serienfertigung unterblieb: Entwendet wurde die Spur-0-Garnitur (hinten).



Gestohlen: Für den damaligen US-Markt bestimmt war dieser 1937/38 in Baugröße 0 gefertigte Observation-Car.

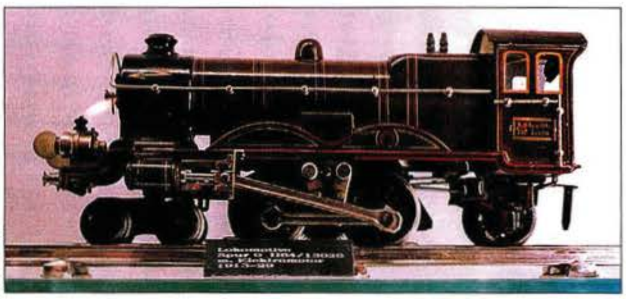


Foto: Seufert

Tin-Plate-Kleinod: Diese von einem Starkstrom-Elektromotor betriebene Spur-0-Lok wurde ebenfalls entwendet.

Der DRG-Aussichtstriebwagen ging nie in Serie: Auch dieses Handmuster aus dem Jahr 1938 in der Nenngröße 0 fiel den Langfingern in die Hände.



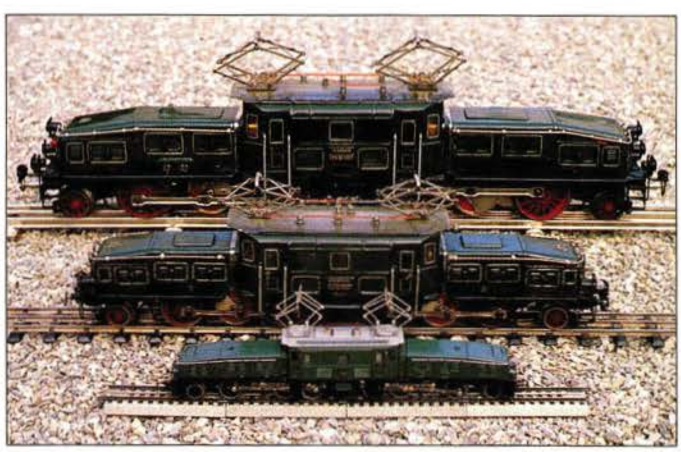
Stücke", so Stöckle, lasse den Verdacht auf einen Auftragsdiebstahl aufkommen.

Aufgrund ihrer Erfahrung und nach Einschätzen des Spurenbildes gehen die Ermittler inzwischen „von mindestens drei Tätern" aus. Sie machten die Alarmanlage mit Bauschaum unbrauchbar, so dass optische und akustische Signale nach Aufhebeln eines stählernen Notausgangs nicht zu bemerken waren. Aufgrund der Spurensicherung vermutet die Kriminalpolizei, dass die Museumsexponate in ein im Eingangsbereich stehendes Fahrzeug verladen wurden. Wahrscheinlich wurde für den Abtransport ein größerer Kombi oder ein Kleinlaster benutzt.

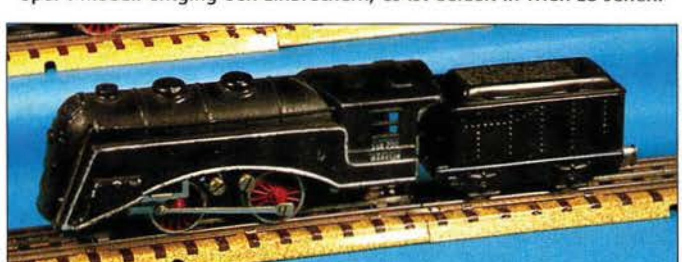
Inzwischen gingen über 200 Hinweise bei der Göppinger Kriminalpolizei ein. Eine heiße Spur ist aber auch nach der Präsentation des Falles in der Fahndungs-TV-Sendung XY nicht dabei. Ermittelt wird in alle Richtungen, wobei einzelne Spuren bis nach Fernost und nach Südamerika führen.

Für die Wiederbeschaffung hat Märklin eine Belohnung von 200000 Euro ausgesetzt. Für vertrauliche Hinweise ist bei der Göppinger Polizei die Rufnummer 07161/965072 geschaltet.

Karlheinz Haucke



Die Krokodile in Spur I, 0 und 00/H0 schrieben Geschichte: Nur das Spur-I-Modell entging den Einbrechern; es ist derzeit in Wien zu sehen.



Fotos: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Gestohlen: Die stromlinienverkleidete SLR 700, von 1936 bis 1939 in Göppingen gebaut, gilt als begehrtes 00-Sammelobjekt.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

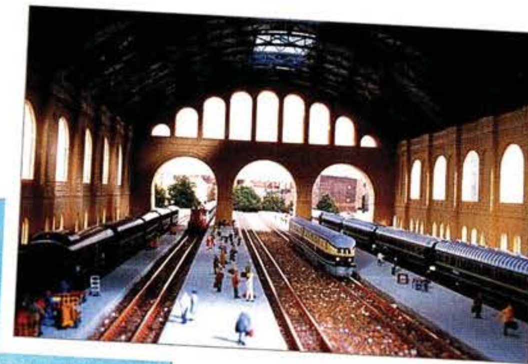

Foto: Tiedtke


Foto: Slg. Strüber

ZWEITER ANHALTER: MYTHOS UND MODELL

Der Neubau des Anhalter Bahnhofs in Berlin setzte vor 125 Jahren Maßstäbe. Er wurde schnell zum Inbegriff für den großstädtischen Kopfbahnhof. Märklin liefert das passende Z-Modell.

IM GURKENLAND

Rund um den Bahnhof Burg siedelte Leipzigs rührige BSW-Gruppe ihre H0m-Spreewaldbahn an.

Das April-Heft erscheint am **23. März** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Reinmuth

GÜTER AUF DIE SCHIENE

Die Segmentanlage Opplingen lebt von und mit dem Güterverkehr. Ralf Reinmuth zeigt epochale Eigenheiten.

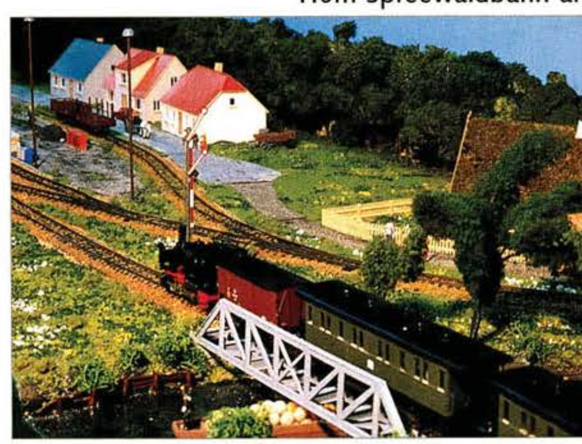

Foto: Bahnert


Foto: Barteld

KETZERISCHE ERFAHRUNG

Wer die Flächenbahn fordert, der kommt bei der Bereisung der Prignitz und Westmecklenburgs zu wertvollen, aber desillusionierenden Einsichten.

FARBEN IM FLUSS

Ganz ohne Modellwasser bildete Michael Robert Gauß den Bach auf seinem Hirschsprung-Diorama nur mit Gips, Farben und Firnis nach.


Foto: M. R. Gauß

Außerdem

Neues aus Nürnberg

Stehen im Mittelpunkt des zweiten Teils der Messe-Berichte: Kleinserien, Zubehör, Elektronik.

Generations-Wechsel

Er hat's geschafft: Manfred Kantel, Lokführer aus Leidenschaft, geht mit Lz-Fahrt in den Un-Ruhestand.

Dieselmotorisch

Von Maybach zu MTU: Eine erste Adresse für fortschrittliche Dieselmotoren ist Friedrichshafen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

RioGrande – Dampf • Reise • Abenteuer – Video-Express **Die Filmprofis**

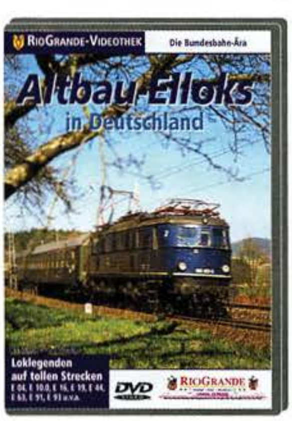
Reko-Renner unter Dampf



Die Maschinen der Baureihe 01.5 bildeten den Abschluss und zugleich den Höhepunkt der Dampflokentwicklung bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Dieser Film schildert zunächst die wachsenden Anforderungen im Schnellzugdienst bei der DR, die eine Rekonstruktion der Vorkriegseinheitslok der Baureihe 01 notwendig machten. Schließlich wurden 35 Exemplare der Baureihe 01.5 in Dienst gestellt, welche bis weit in die 70er-Jahre hinein im Planeinsatz standen – u.a. im grenzüberschreitenden Verkehr nach Bebra und Hamburg. Noch heute begeistern die betriebsfähig aufgearbeiteten Maschinen dieser Baureihe durch spektakuläre Einsätze.
Laufzeit 55 Minuten

DVD-Video: Best.-Nr. 6342 • € 16,95
VHS-Video: Best.-Nr. 0342 • € 12,75

Weitere RioGrande-Neuheiten auf DVD und VHS:



DVD Best.-Nr. 3023 • € 22,95
VHS Best.-Nr. 2023 • € 19,95



DVD Best.-Nr. 6424 • € 19,95
VHS Best.-Nr. 424 • € 19,95



DVD Best.-Nr. 6426• € 22,95



DVD Best.-Nr. 6341 • € 16,95
VHS Best.-Nr. 341 • € 12,75

25% VHS → DVD

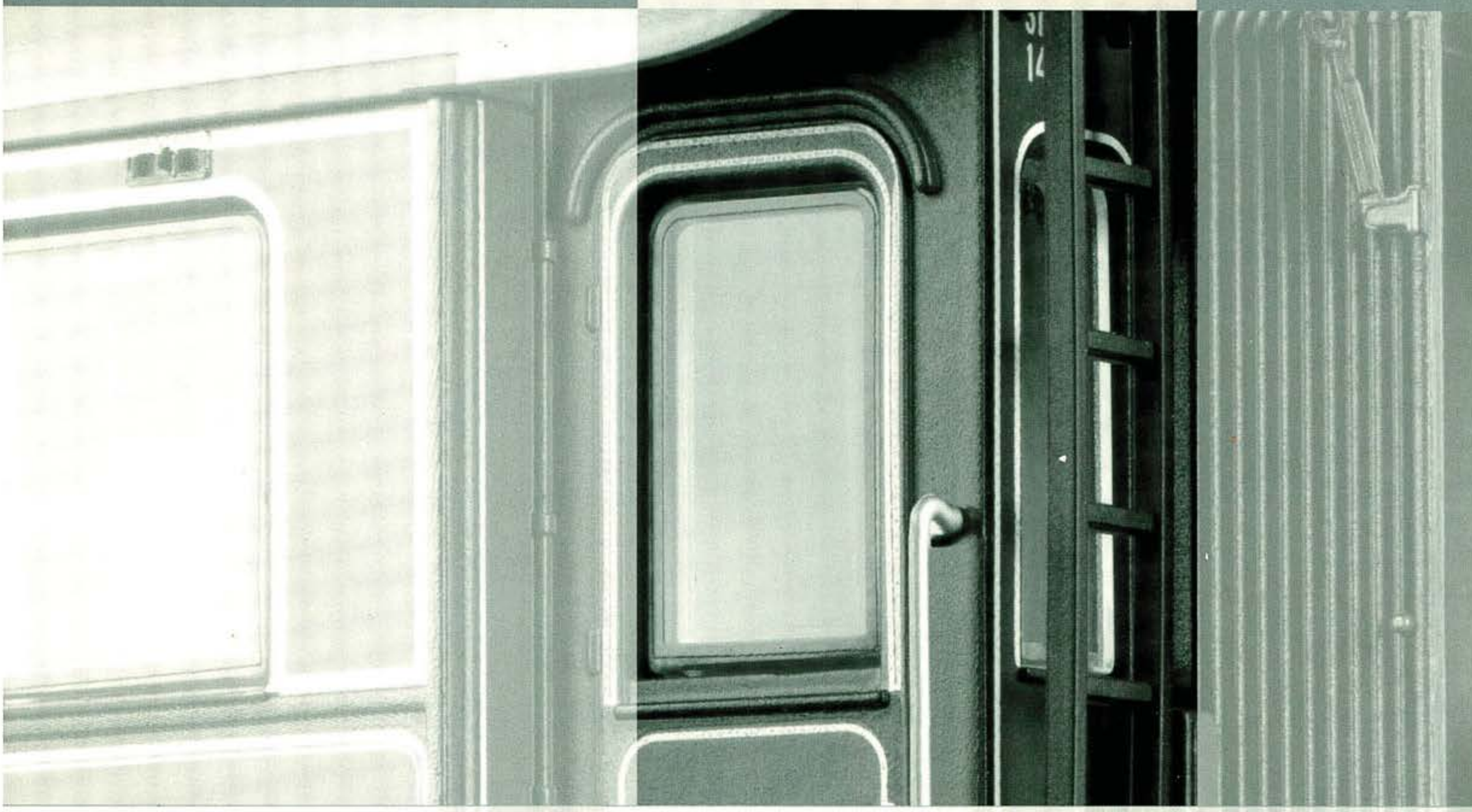
DVD-Rabattaktion

Alt gegen neu – eine kostengünstige Möglichkeit, auf DVD umzusteigen: Bei der Bestellung eines DVD-Titels, den Sie bereits als VHS-Kassette (gleichgültig von welchem Produzenten) besitzen, erhalten Sie 25 % Rabatt, wenn Sie zusammen mit der Bestellung das Originalcover der jeweiligen VHS-Kassette einschicken – die Kassette selbst müssen Sie nicht einsenden. Fotokopien oder Cover anderer Titel können wir leider nicht akzeptieren.

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
RioGrande-Video
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 36 • Fax 0 81 41/5 34 81 33
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de



„Selten oft nie“ wurden die Fahrgäste …

… vom Zugpersonal völlig gleich behandelt. Erster Klasse: Dürfte ich höflichst um die Billette bitten!“ – Zweiter Klasse: „Billettkontrolle bitteschön.“ – Und: „Billette vorweisen!“ grantelte so mancher Conducteur in die dritte Klasse. Möge sich jeder selber vorstellen, wie es in einer allfälligen vierten Klasse geheißen hätte. Aber 4.-Kl.-Wagen wären einem solchen Zug niemals angehängt worden, „in dem dass nämlich dieser viel zu vornehm“ war, um in der Sprache Karl Valentins zu sprechen, der ebenfalls ein glühender Verehrer der Eisenbahn war. Im Modell wird jedem Eisenbahnfreund jetzt klar, welch Aufsehen erregendes Eisenbahnmaterial die Länderbahnen besaßen. An den wunderschönen Modellen kann man eigentlich gar nicht vorbei, nicht einmal wenn man kein Epoche-I-Fahrer ist. Dann wird es eben ein (fingierter) Nostalgiezug, selbstverständlich geführt von einer S 3/6, S 10[1] oder 310 etc., denn diese Waggons liefen auch nach Berlin, Wien, Zürich, Paris … Jetzt bei Ihrem Fachhändler!

Art.-Nr.: 45580 1.-/2.-Kl.-Schnellzugwagen
Art.-Nr.: 45581 1.-/2.-/3.-Kl.-Schnellzugwagen
Art.-Nr.: 45582 3.-Kl.-Schnellzugwagen
Art.-Nr.: 45583 Schnellzug-Packwagen

